

AKTSOMHETSNORMEN VED SAMMENSTØT AV SKIP

Kandidatnummer: 563

Leveringsfrist: 25.04.2007

Til sammen 17115 ord

23.04.2007

Innholdsfortegnelse

<u>INNLEDNING</u>	<u>1</u>
1.1 Problemstilling	1
1.2 Aktsomhetsnormen og sjøveisreglene	3
1.3 Metode og videre fremstilling	8
<u>2 BETYDNINGEN AV OMSTENDIGHETER KNYTTET TIL FARVANN, VÆRFORHOLD OG TRAFIKKTETTHET</u>	<u>10</u>
2.1 Problemstilling	10
2.2 Farvann	10
2.3 Værforhold	13
2.3.1 Innledning	13
2.3.2 Nedsatt sikt og mørke	13
2.3.3 Vind- og strømforhold	16
2.4 Trafikksituasjon	18
2.5 Oppsummering	20
<u>3 BETYDNINGEN AV FORHOLD PÅ NAVIGATØRENS OG MANNSKAPETS SIDE</u>	<u>21</u>
3.1 Problemstilling	21
3.2 Individuelle forhold hos navigatøren	21
3.2.1 Innledning	21
3.2.2 Krav til helsemessig skikkethet og fartstid	21
3.2.3 Andre individuelle forhold	23

3.3	Hastighet	26
3.4	Kursendringer	30
3.5	Skipsførers instruks	31
3.5.1	Innledning	31
3.5.2	Skipsførers instruks om navigeringen er ikke fulgt	32
3.5.3	Unnlatelse av å gi instruks	33
3.6	Utkikk	33
3.7	Vikeplikt	37
3.8	Betydningen det har for vurderingen av skipsførers eller den som har kommandoens aktsomhet at det er los om bord	39
3.9	Bruk av radar og andre navigasjonshjelpemidler	40
3.10	Oppsummering	42
<u>4</u>	<u>BETYDNINGEN AV SÆRTREKK VED SKIPET</u>	<u>43</u>
4.1	Problemstilling	43
4.2	Fartøystype og fare-/skadepotensiale	43
4.3	Manøvreringsegenskaper ved fartøyet	45
4.4	Oppsummering	48
<u>5</u>	<u>SKYLDGRADENS BETYDNING</u>	<u>49</u>
<u>6</u>	<u>ENDRINGER I SJØLOVGIVNINGEN - NY SKIPSSIKKERHETSLOV</u>	<u>50</u>
<u>7</u>	<u>AVSLUTTENDE KOMMENTARER</u>	<u>52</u>
<u>8</u>	<u>KILDER</u>	<u>54</u>

Innledning

1.1 Problemstilling

Ved sammenstøt av skip gjelder et skyldansvar, jfr. *Sjøl. § 161*. Dersom det er utvist skyld fra ett skips side skal dette erstatte skaden. Har begge utvist uaktsomhet i sammenstøtet, deles skylden etter en nærmere fastsatt brøk. Det må derfor undersøkes om det er utvist uaktsomhet fra ett eller begge skips side. Sjøloven gir liten veiledning med hensyn til hvordan denne skyldvurderingen skal foretas.

Etter *strl. § 418* første ledd nr. 3 kan den som "uaktsomt eller forsettlig" under navigering handler slik at fartøyer volder eller utsettes for fare eller skade straffes med bøter. Denne bestemmelsen har et videre anvendelsesområde enn bare sammenstøt. Lovbestemmelsen omfatter den forsettlige eller uaktsomme handling under navigering, og det er tilstrekkelig at fartøyer "volder eller utsettes for fare eller skade." Også andre straffebud vil kunne ramme den uaktsomme og grove uaktsomme navigering og strengere straff kan komme til anvendelse i henhold til *strl. § 422* og *148*.

Uaktsomhet utvist ved navigering kan få konsekvenser både for erstatningsansvar etter *sjøl. § 161* og ileggelse av straff etter *strl. § 418*.

Både etter *sjøl. § 161* og *strl. § 418* er det en uaktsomhetsvurdering som må foretas. Innholdet i den strafferettslige uaktsomhet synes å basere seg på den samme

culpavurderingen som i erstatningsretten.¹ Det legges derfor til grunn at skyldvurderingen etter *sjøl. § 161* og strl. § 418 må baseres på den alminnelige culpanorm.²

Begrepet ”skip” i *sjøl. § 161* kjennetegnes av en del karakteristiske trekk.³ Det må dreie seg om en *flytende innretning med flyteevne*, som må være i stand til å *bevege seg på eller gjennom vannet*.⁴ Undervannsbåten og hydrofoilen anses derfor som skip. Sjøflyet, flytebrygger og havbruksanlegg anses ikke som skip. Det er ikke nødvendig at innretningen har *eget framdriftsmaskineri*.⁵ Dette medfører at også en lekter er et ”skip”. Etter det tradisjonelle skipsbegrepet må innretningen ha *en viss størrelse* for å kunne betegnes som ”skip,” den må kunne bære personer eller gods, og heller ikke være for liten.⁶ Sjøveisreglene har imidlertid ingen slik nedre grense, og vil derfor gjelde selv for småbåter.

Sjøl. § 161 benytter begrepet ”sammenstøt.” Et sammenstøt foreligger hvor det er fysisk kontakt mellom to skip.⁷ Det er uten betydning om skipene er i fart eller om det ene skipet er forøyet, om sammenstøtet skyldes skipenes egen kraft eller om de driver sammen på grunn av vind eller strøm.⁸ I *sjøl. § 163* foretas det en utvidelse av sammenstøtsbegrepet. Her gis sjølovens regler om sammenstøt tilsvarende anvendelse ”når et skip ved sin manøvrering eller på liknende måte volder skade på et annet skip eller personer eller gods om bord uten at sammenstøt mellom skipene har funnet sted.”

¹ Se Svein Slettan og Toril Marie Øie, *Forbrytelse og straff*, Bind 1, Innføring i strafferett, s. 113-114 og Thor Falkanger og Hans Jacob Bull, *Innføring i sjørett*, 6. utgave, Oslo 2004, s. 197.

² Thor Falkanger og Hans Jacob Bull, *Innføring i sjørett*, 5. utg. s. 196 og Svein Slettan og Toril Marie Øie, *Forbrytelse og straff*, Bind 1, Innføring i strafferett, s. 114.

³ Thor Falkanger og Hans Jacob Bull, *Innføring i sjørett*, 5. utg. s. 23.

⁴ Thor Falkanger og Hans Jacob Bull, *Innføring i sjørett*, 5. utg. s. 23.

⁵ Thor Falkanger og Hans Jacob Bull, *Innføring i sjørett*, 5. utg. s. 23.

⁶ Thor Falkanger og Hans Jacob Bull, *Innføring i sjørett*, 5. utg. s. 23.

⁷ Thor Falkanger og Hans Jacob Bull, *Innføring i sjørett*, 5. utgave, s. 189.

⁸ Thor Falkanger og Hans Jacob Bull, *Innføring i sjørett*, 6. utgave, s. 191.

Det er vedtatt en ny lov om skipssikkerhet, men denne er ikke trådt i kraft.⁹ Denne vil medføre enkelte endringer i forhold til straffansvaret ved navigering. Dette omtales i avhandlingens kapittel 6.

Avhandlingens problemstilling er å klarlegge det nærmere innholdet i aktsomhetsnormen som gjelder ved sammenstøt av skip.

Straffeutmåling, erstatningsberegning, krav til årsakssammenheng og tap omfattes ikke av problemstillingen og vil derfor ikke bli behandlet nærmere.

1.2 Aktsomhetsnormen og sjøveisreglene

Under dette punktet gis en innledende forklaring av aktsomhetsnormen. Deretter følger en presentasjon av sjøveisreglene, som oppstiller handlingsnormer for sikker opptreden til sjøs, da disse reglene er sentrale faktorer i klarleggingen av aktsomhetsnormen.

Ved navigering av skip gjelder en *generell aktsomhetsnorm*. Dette kan blant annet utledes av formuleringen i *sjøl. § 132*, som bestemmer at det skal navigeres i overensstemmelse med ”godt sjømannsskap.” Begrepet ”godt sjømannskap” anses som en generell forsiktighetsregel.¹⁰ Strl. § 418 første ledd nr. 3 oppstiller også en generell aktsomhetsnorm som gjelder ved navigering, som kan føre til straff for den som handler uaktsomt eller forsettlig.

I den nye lov om skipssikkerhet, fremgår av *§ 14 første ledd*, som erstatter *strl. § 418 første ledd nr. 1 og 3* og *sjøl. § 506*, at skipet skal navigeres slik at det ikke oppstår fare for liv,

⁹ Lov om skipssikkerhet trer i kraft 1. juli 2007.

¹⁰ Et eksempel er LF 2000 s. 328, hvor er et lasteskip drev fra ankerplassen og gjorde skade på to sjøkabler. Retten var av den oppfatning at aktsomhetsvurderingen måtte ta utgangspunkt i normen ”godt sjømannskap” i *sjøl. § 132*, og kom til at kapteinen ikke hadde vist godt sjømannskap da han lot skipet ligge ute med kun ett anker til tross for varsler om storm.

helse, miljø eller materielle verdier. Den nye loven vil dermed få en bestemmelse som fastsetter en generell regel om sikker navigasjon.¹¹

Sjølovens regler gir liten veiledning med hensyn til skyldvurderingen som skal foretas. I *sjøl. § 161 femte ledd* fremgår at det vurderingen av aktsomheten skal tas i betraktning om det var tid til overlegninger eller ikke. Dette vil likevel inngå som et moment i culpavurderingen.

Kravet til den forsvarlige handlemåte må baseres på en *objektiv aktsomhetsstandard* med ulike krav til aktsomhetsnivået avhengig av det livsområdet skadevolderen har beveget seg i, her på sjørettens område.¹² Dommeren skal dermed sette seg inn i den som handler sitt sted og avgjøre om hans opptreden var aktsom hensett til de omstendigheter av betydning som han hadde anledning til å ta i betraktning i den situasjon som foreligger. Det foretas en helhetsbedømmelse av den handlendes opptreden, og slik blir culpabedømmelsen også gjenstand for rettens skjønn.¹³

Det avgjørende for om en person har handlet aktsomt er om de handlinger eller omstendigheter som i tid ligger foran sammenstøtet, kan anses som forsvarlige ut fra hva man med rimelighet kan forvente av et normalt forstandig og innsiktsfullt menneske på det aktuelle livsområdet.¹⁴ Også unnlatelse av å handle kan være uaktsomt.¹⁵

At skadevolderen har forårsaket skaden, er ikke tilstrekkelig til å påføre ham ansvar. Skadevolderen må kunne bebreides for at han ikke opptrådte annerledes. I forarbeidene til den nye *skipssikkerhetsloven* er det uttalt om § 60 om skipsførers straffansvar for brudd på sine plikter, at ethvert avvik fra uklanderlig handlemåte ikke er ment å rammes av

¹¹ Lov om skipssikkerhet trer i kraft 1. juli 2007.

¹² Peter Lødrup, Lærebok i erstatningsrett, 3. utgave, s. 117.

¹³ Frode Ringdal, Skyldvurderingen i skipskollisjonssaker, AfS, s. 389.

¹⁴ Thor Falkanger og Hans Jacob Bull, "innføring i sjørett", 5. utgave, s. 196.

¹⁵ Det ble uttalt av lagmannsretten I LF 2000 s. 328.

bestemmelsen, men ettersom feil i navigering lett kan føre til ulykker, skal det generelt sett lite til før navigering ikke lenger kan karakteriseres som forsvarlig.¹⁶

Ved fastleggelsen av aktsomhetsnivået er man bundet av de normer, lover eller forskrifter, som setter grenser for handlefriheten.¹⁷ Vurderingen av om man har opptrådt uaktsomt må dermed baseres på en tolkning av den konkrete regel som eventuelt er overtrådt.¹⁸

Sjøveisreglene fastsetter handlingsnormer for sikker navigering, og culpavurderingen vil hovedsakelig være en bedømmelse opp mot aktsomhetsnormen som følger av disse reglene.¹⁹

De ble uttalt i *Rt. 2001 s. 353* at *skyldvurderingen ved sammenstøt blant annet må bygge på sjøveisreglene*. Dersom det foreligger *brudd på sjøveisreglene vil det være et sterkt moment for at det er utvist uaktsomhet*. Likevel er det en helhetsvurdering av en persons handlemåte som skal foretas, derfor vil også andre omstendigheter ved den enkeltes atferd tillegges vekt, jfr. *ND 1999 s. 432*. Det kan tenkes å foreligge uaktsomhet uten at sjøveisreglene er brutt.²⁰ Et eksempel på det er *RG. 2004 s. 304*, hvor Gulating lagmannsrett kom til at kapteinen på MS *Sleipner* hadde utvist uaktsomhet i navigeringen, men konstaterte ikke brudd på noen av sjøveisreglene.

Sjøveisreglene er ferdselsregler for all trafikk til sjøs, og har mye til felles med landejordens trafikkregler.²¹ De søker å oppstille bestemte handlingsmønstre for hvordan man om bord i skip skal opptre og forholde seg til andre skip på sjøen. Reglenes formål er å sikre at navigering til sjøs skjer på en trygg måte og hindre at det skjer sammenstøt.

¹⁶ Ot. Prp. Nr. 87 s. 135.

¹⁷ Peter Lødrup, *Lærebok i erstatningsrett*, 3. utgave, s. 117

¹⁸ Peter Lødrup, *Lærebok i erstatningsrett*, 3. utgave, s. 117.

¹⁹ Thor Falkanger og Hans Jacob Bull, *Innføring i sjørett*, 6. utgave s. 197.

²⁰ Thor Falkanger og Hans Jacob Bull, *Innføring i sjørett*, 6. utgave s. 198.

²¹ Thor Falkanger og Hans Jacob Bull, *Innføring i sjørett*, 5. utgave 1999, s. 196.

Sjøveisreglene er hjemlet i en internasjonal konvensjon, *The International Regulations for Preventing Collisions at Sea 1972*, utarbeidet av FNs sjøfartsorgan IMO. Reglene trådte i kraft 15. juli 1977 og avløste tidligere regler fra 1960. Sjøloven § 506 gir Kongen hjemmel til å gi regler for sikring og navigering. Denne adgangen er delegert til Sjøfartsdirektoratet, som har gitt forskrifter av 1. desember 1975, hvorved sjøveisreglene er gjort til norsk rett. Ved ikrafttredelsen av den nye lov om skipssikkerhet vil sjøl. § 506 erstattes av den nye § 14, hvor departementet i bestemmelsen annet ledd bokstav a gis adgang til å gi forskrift om krav til sikker navigering, herunder sjøveisregler.²²

Sjøveisreglene er inndelt i fem deler. Del A fastsetter reglenes anvendelsesområde og de alminnelige regler om ansvar. Del B gir regler for styring og seilas, og er igjen delt i tre underavsnitt, et generelt avsnitt om navigasjon under alle siktforhold, ett om navigasjon under nedsatt sikt og ett om fartøyer som navigerer i sikte av hverandre. Del C regulerer lanterner og signalfigurer. Del D inneholder regler om lyd- og lyssignaler og del E gir regler om fritakelse. Helt til slutt er det gitt særskilte regler for norsk innenlandsk farvann.

Sjøveisreglenes system er bygget opp slik at ett sett regler skal hindre at det oppstår fare for sammenstøt, mens andre regler bestemmer hvordan skipene skal forholde seg når faresituasjonen først har oppstått. Et eksempel på dette er vikepliktsreglene.²³

Sjøveisreglene oppstiller handlingsregler av to slag.²⁴ Det ene er detaljerte normer, som det vil være enkelt å fastslå om er overtrådt eller ikke. Dette kan være for eksempel regler om lanterneføring. Det annet er relative og skjønnspregede normer, som for eksempel regel om godt sjømannskap og utkikk.²⁵

²² Se kapittel 6.

²³ Se mer om vikeplikt i punkt 3.7.

²⁴ Thor Falkanger og Hans Jacob Bull, *Innføring i sjørett*, 5. utgave, s. 196.

²⁵ Thor Falkanger og Hans Jacob Bull, *Innføring i sjørett*, 6. utgave, s. 198.

Regel 1 angir reglenes anvendelsesområde. Det fremgår av bestemmelsen at: "Disse reglene skal gjelde for alle fartøy i rom og sjø og i alle tilstøtende farvann som kan befares av sjøgående fartøy." I følge ordlyden gjelder sjøveisreglene derfor for alle typer fartøy som ferdes til sjøs, som for eksempel krigsskip, kommersielle skip, statlig eide skip og privat-eide skip, uansett nasjonalitet.

Sjøveisreglene bruker begrepet "fartøy", mens sjøloven bruker begrepet "skip". I engelsk rett brukes også forskjellige begreper i henholdsvis sjøveisreglene og lovgivningen. Selv om definisjonene av de to begrepene er forskjellige, er likevel forskjellen mellom begrepene ikke betydelig.²⁶ I den videre fremstilling legges derfor til grunn at begrepene "fartøy" og "skip" har tilnærmet samme innhold.

Regel 2 inneholder den alminnelige bestemmelse om ansvar. Det følger av regel 2 a at "Intet i disse reglene skal fritta noe fartøy, dets reder, fører eller mannskap for følgene av en hvilken som helst forsømmelse fra å følge disse reglene eller i det hele tatt å iaktta slike forsiktighetsregler som alminnelig sjømannsskikk eller som tilfellets særegne omstendigheter måtte tilsi." Denne regelen beskriver ansvar og aktsomhet etter sjøveisreglene, og forholdet mellom de ulike reglene med utgangspunkt i handlingsnormen "alminnelig sjømannsskikk."

Videre inneholder sjøveisreglene viktige bestemmelser om blant annet utkikk, sikker fart og vikeplikt. Disse reglene går jeg ikke inn på i dette kapitlet. Reglene blir presentert og drøftet i forbindelse med analysen av aktsomhetsnormen ved sammenstøt i kapittel 2, 3, og 4.

Foreligger det brudd på andre offentlige forskrifter, vil det også kunne være relevant ved uaktsomhetsvurderingen.²⁷ Dette kan for eksempel være overtredelse av sikkerhetsmessige forhold ved skip eller at mannskapet ikke har den utdanning og kompetanse som kreves.²⁸

²⁶ Marsden, *Collisions at Sea*, Thirteenth edition, s. 4.

²⁷ Thor Falkanger og Hans Jacob Bull, *Innføring i sjørett*, 6. utgave, s. 200.

1.3 Metode og videre fremstilling

I dette punktet presenteres rettskildesituasjonen for avhandlingens problemstilling og bruken av rettskilder i avhandlingen. Deretter gis en oversikt over den videre fremstilling.

Verken *sjølovens § 161* eller *straffelovens § 418* ordlyd sier noe om hvilke momenter som skal inngå i aktsomhetsvurderingen. Rettspraksis som gjelder sjøl. § 161 og strl. § 418 vil klarlegge innholdet i den aktsomhetsnorm som gjelder ved sammenstøt.

Som nevnt i punkt 1.3 angir *sjøveisreglene* normer for sikker navigering og opptreden til sjøs. Disse handlingsnormene vil stå sentralt i aktsomhetsvurderingen. Når det gjelder tolkningen av sjøveisreglene, ble det i *Rt. 2001 s. 1172* uttalt at fordi sjøveisreglene er et internasjonalt regelverk som har til formål å forebygge sammenstøt og i alle farvann skal følges av mannskap på norske og utenlandske fartøy, tilsier det at sjøveisreglene skal tolkes etter sin ordlyd. Det ble videre uttalt at ”Lokale tilpasninger kan bare foretas så langt dette er uttrykkelig hjemlet i regelverket. Annen lokal praksis for navigering kan normalt ikke tillegges betydning.” Hensynet bak uttalelsen må være reglenes internasjonale karakter. Dersom reglene ikke skulle tolkes etter sin ordlyd, ville det kunne ha utviklet seg forskjellig praksis med hensyn til tolkning av reglene både innen samme land og forskjellige land. Dette kunne medført forskjellige oppfatninger av hvordan det skal handles når det foreligger fare for sammenstøt. Det følger da at sjøveisreglene skal tolkes etter sin ordlyd, og at det bare er rom for lokale tilpasninger der dette er hjemlet i regelverket.

Avhandlingen er først og fremst basert på norsk rettspraksis, unntatt en danske dom inntatt i publikasjonen *Nordiske Domme for Sjøfartsanliggende*. Av den norske rettspraksis er det en del Høyesterettsdommer, men også en del underrettspraksis inntatt i ND.

²⁸ Thor Falkanger og Hans Jacob Bull, *Innføring i sjørett*, 6. utgave, s. 200.

Enkelte av dommene det vises til omhandler for eksempel grunnstøting eller skade et skip volder på sjøkabler, og ikke sammenstøt av skip. Årsaken til at disse dommene er brukt, er at det må foretas en aktsomhetsvurdering av skipsførers eller mannskapets handlemåte også i slike tilfeller. Disse dommene har derfor overføringsverdi ved klarleggingen av den aktsomhetsnormen som gjelder ved sammenstøt.

I den videre fremstillingen gis en analyse av den aktsomhetsnorm som gjelder ved sammenstøt. Analysen er delt inn i tre kapitler. I kapittel 2 drøftes betydningen av omstendigheter knyttet til farvann, værforhold og trafikksituasjon i forhold til aktsomhetsnormen ved sammenstøt. I kapittel 3 redegjøres for betydningen av forhold på navigatørens og mannskapets side i forhold til aktsomhetsnormen ved sammenstøt. I kapittel 4 diskuteres betydningen av særtrekk ved skipet i forhold til aktsomhetsnormen ved sammenstøt.

Denne inndelingen er gjort fordi den etter min mening er hensiktsmessig, da de forskjellige momentene knyttes til omstendigheter hvor momenter av samme art drøftes. Slik kommer likheter og forskjeller mellom momentene sterkere frem.

I kapittel 5 behandles skyldgradens betydning. Kapittel 6 gir en kort presentasjon av endringer som den nye skipssikkerhetsloven medfører som er relevante i forhold til avhandlingens problemstilling. I kapittel 7 følger en kort avsluttende kommentar om det som fremkommer av analysen i kapittel 2, 3, og 4 av aktsomhetsnormen ved sammenstøt.

2 Betydningen av omstendigheter knyttet til farvann, værforhold og trafikk tetthet

2.1 Problemstilling

Problemstillingen som drøftes i dette kapittelet er hvilken betydning omstendigheter knyttet til farvann, værforhold og trafikksituasjon har i forhold til aktsomhetsnormen ved sammenstøt av skip. Omstendighetene som behandles her skiller seg fra kapittel 3 og 4, som behandler henholdsvis betydningen av forhold på navigatørens og skipsførers side og betydningen av særtrekk ved skipet, ved at disse omstendighetene anses som forhold som skipsfører og mannskap ikke kan kontrollere, men som kan påvirke hva som anses som aktsom handlemåte.

I det følgende drøftes hvilken betydning farvann, værforhold og trafikksituasjon har i forhold til vurderingen av aktsomhetsnormen.

2.2 Farvann

Under dette punktet diskuteres betydningen av hva slags farvann det navigeres i og hvilke krav dette stiller til forsvarlig opptreden.

Sjøveisreglene oppstiller i *regel 9* en bestemmelse om trange farvann. Det følger av regel 9 at ved seilas i trangt farvann skal man, når det lar seg gjøre uten fare, ”holde seg så nær som mulig til den av leias eller løpets yttergrense som det har på sin styrbords side.” Hva som vil bli regnet som trangt farvann, vil avhenge av flere faktorer, blant annet om leia er rett og/eller om den deler seg i flere forskjellige løp, om den er krokete, urein, det vil si om den har undervannshindringer osv.²⁹ I praksis vil man regne for trangt farvann alle farvann der regelens bestemmelse om å holde seg på styrbord side kan tenkes å ha betydning for å oppnå en sikker regulering av ferdsel gjennom farvannet.³⁰ Sjøveisregel 9 vil også være av

²⁹ Tor Stuland, Sjøveisreglene med kommentar, 3. utgave, s. 74.

³⁰ Tor Stuland, Sjøveisreglene med kommentar, 3. utgave, s. 74.

stor verdi der det er en sving i skipsleden som hindrer oversikt. Denne regelen tilsvarer regelen om høyretrafikk i veitrafikken, og har som formål å redusere kollisjonsfaren mellom motgående fartøy ved å regulere trafikken.³¹

Hva som er å betrakte som ”trange farvann” i regel 9 ble drøftet av Gulating lagmannsrett i *ND 1999 s. 293*. I denne saken tok retten opp spørsmålet om Karmsundet var å anse som trangt farvann etter regel 9. Retten var av den oppfatning at en vesentlig del av Karmsundet utvilsomt var trangt farvann, men i det aktuelle området var Karmsundet 2,9 nautiske mil bredt. Farvannet er her oversiktlig, og retten fant at i dette området var det intet som tilsa at trafikken burde mest mulig langs land til styrbord side. Da farvannet ikke var å anse som trangt, forelå det ikke brudd på regel 9 fra det ene skips side.

Et eksempel på brudd på regel 9 er *ND 1986 s. 79*. To skip støtte sammen i et trangt løp like ved innseilingen til Kristiansund. Farvannet der sammenstøtet skjedde er cirka 500 meter bredt, og retten mente at farvannet utvilsomt var å anse som trangt. Høyesterett var av den oppfatning at det ene skipet hadde brutt regel 9 og således måtte pålegges hele skylden, da skipet hadde holdt for høy fart samtidig som det gikk på babord side i løpet og kuttet svingen rundt Smørvikneset, slik at det kom for nær nordsiden av det trange Sørsundet. Brudd på handlingsnormen som oppstilles i regel 9 medførte i dette tilfellet at det ene skipet ble ansvarlig for sammenstøtet, da det ikke hadde holdt seg på styrbord side.

Når det navigeres i trange farvann er det viktig at fartøy opptrer hensynsfullt overfor andre som ferdes til sjøs. I *Rt. 1952 s. 324* uttalte retten seg om hvordan man skal opptre der farvannet blir trangt. Et dampskip kolliderte med en fiskebåt, og dampskipet fikk hele skylden for kollisjonen fordi det ikke hadde gitt varselsignal. Det forelå ikke brudd på regel 9, men det var vanskelige og særegne forhold i området hvor kollisjonen fant sted fordi en stor del av fiskeflåten under vintersildfisket hadde ankringsplass i området. Det var derfor meget vanskelig å trafikkere for passerende skip. I vurderingen av ansvarsspørsmålet, fant

³¹ Tor Stuland, *Sjøveisreglene med kommentarer*, 3.utgave, s. 73.

retten at det var en festnet og fullt ut anerkjent ordning at fiskeflåten har ankringsplass i dette sundet, hvor også dampskipleden går. Det ble fremholdt at farvannet ble *”trangt og vanskelig å manøvrere i, og forholdene gjør det i særlig grad nødvendig at både skipsfarten og fiskerbåtene opptrer hensynsfullt og forsiktig og lempet seg etter hverandre”*. Retten viste til at det var på det rene at losen på det ene skipet, ”Paris,” var kjent med disse forhold og at han ble oppmerksom på lysene fra den oppankrede fiskerflåten på god avstand cirka et kvarter før kollisjonen skjedde. Retten mente også at ”Paris” burde ha varslet med støt i dampfløyten, slik at fiskerflåten ble oppmerksom på den og at den ville gå gjennom sundet. Det var midt på natten og man måtte regne med at fartøyene i fiskerflåten trengte noe tid på forberedelser.

Under navigering i trangt farvann vil det være kortere avstand mellom fartøy, og det vil derfor være mindre tid og muligheter til unngå sammenstøt. Det blir derfor ekstra viktig å holde ”sikker fart” som kreves etter regel 6 i tilfelle det skulle bli nødvendig å gjøre unnamanøver. Dette illustreres i LG 2005 s. 40343, hvor et hurtigruteskip og et lasteskip kolliderte i trangt farvann. Begge fartøy hadde utvist uaktsomhet ved overtredelse av sjøveisreglene. Det ene skipet, MS Stein Fighter, hadde brutt regel 9, da det burde ha ligget noe lenger vest i farvannet. Det andre skipet, MS Kong Harald, hadde brutt regel 6 ved å holde for stor fart i sundet. Lagmannsretten uttalte om dette at *”Farvannets beskaffenhet på stedet gir i liten grad mulighet til manøvrering for å unngå uventede og farlige situasjoner som måtte oppstå.”* Videre ble det uttalt at *”Regelbruddene hadde funnet sted i et trangt farvann med begrensede manøvreringsmuligheter, og hvor unnlatelse av å overholde reglene derfor måtte forstås å medføre en særskilt risiko for sammenstøt.”* Dommen viser at brudd på sjøveisreglene i et slikt trangt farvann medfører spesielt stor risiko for sammenstøt. Derfor kreves at det utvises stor varsomhet og det gjelder strenge krav til aktsomheten. Det at retten trakk inn regel 8 i sin vurdering viser at det i trange farvann vil være spesielt viktig å utføre en manøver markert og i god tid fordi skipene vil befinne seg nærmere hverandre enn i åpent farvann.

Som en sammenfatning nevnes at farvannet har stor betydning for hvilke krav som stilles til en aktsom navigatør. Formålet med regel 9 er å redusere kollisjonsfaren mellom motgående fartøyer i farvannet ved å regulere trafikken, og brudd på denne handlingsnormen vil kunne skape situasjoner som medfører stor risiko for sammenstøt. Det er derfor særdeles viktig at regel 9 blir overholdt, og det tilsier en streng aktsomhetsnorm i ved navigering i trange farvann. Når fartøy navigerer i trangt farvann vil de være nærmere hverandre i avstand enn når det navigeres i åpnet farvann. Kort avstand mellom skip, tilsier at regel 6 om sikker fart blir ekstra viktig, da det blir kortere tid å reagere på enn ellers. Slik blir også opptreden i samsvar med regel 8 om at manøver for å unngå sammenstøt skal være markert og utføres i god tid av stor viktighet.

2.3 Værforhold

2.3.1 Innledning

I det følgende diskuteres hvilken betydning nedsatt sikt og mørke og vind- og strømforhold kan ha i vurderingen av aktsomhetsnormen ved sammenstøt og hvilke krav disse omstendighetene stiller til forsvarlig og aktsom handlemåte.

2.3.2 Nedsatt sikt og mørke

Under dette punktet drøftes hvorledes nedsatt sikt og mørke legger føringer for hva som kreves av forsvarlig opptreden. Godt vær og gode siktforhold blir ikke drøftet, da dette anses som det normale.

I sjøveisreglenes *avsnitt 3* fastsettes særregler for fartøy som navigerer under nedsatt sikt. Reglene suppleres av reglene om fartøys navigering under alle siktforhold, regel 4 til 10. Det følger av *regel 19* at ”Denne regel gjelder for fartøy som ikke er i sikte av hverandre når de navigerer i eller nær et område med nedsatt sikt.” Begrepet ”nedsatt sikt” er definert i regel 3 i og betyr ethvert forhold hvor sikten er nedsatt på grunn av tåke, tjukke, snøfall, svære regnbøyer, sandstormer eller hvilke som helst andre liknende årsaker. Regelen

gjelder sikten i alle områder rundt fartøyet. Det kan være tindrende klart og flere fartøyer i sikte, men lokale tåkeflak kan redusere sikten i en eller flere retninger.³² Regel 19 gir i bokstav b til e nærmere regler om blant annet sikker fart, radar og kursendringer.

Regel 35 bestemmer at det skal gis lydsignaler når det navigeres under nedsatt sikt. I bokstav a-j fastsettes nærmere regler om hvilke lydsignaler som skal gis, avhengig av blant annet hva slags skip man er om bord i, om man gjør fart og når man ligger stille.

I *Rt. 2001 s. 1172* uttalte Høyesterett seg om vurderingen av aktsomhetsnormen under nedsatt sikt. To trålere støtte sammen i tett tåke. Den ene tråleren, Murman, observerte den andre, Southella, ved hjelp av radar og oppdaget at fartøyene styrte kurser som skar hverandre. I stedet for å ta stilling til om en nærsituasjon kunne utvikle og om det var fare for sammenstøt, ble tråldørene på Murman skutt og hastigheten økt, fordi ansvarshavende stolte på at det kryssende fartøy foretok radarobservasjoner og alene ville ta de nødvendige forholdsregler. Det ble uttalt av Høyesterett at *sjøveisreglene stiller strenge krav til fartøys navigering under nedsatt sikt*. I følge Høyesterett hadde Murman overtrådt sjøveisreglene 6, 7, 8 og 19 og Murmans navigering i forbindelse med setting og skyting av trålen ”medførte stor fare for eget og kryssende fartøy og mannskaper.”

Når det navigeres under nedsatt sikt, blir bruk av radar svært viktig. I ND 2002 s. 210 kolliderte to skip i tykk tåke som følge av at det ene gjorde en kursendring. I følge Gulating lagmannsrett hadde dette skipet, Maria Smit, ikke tilstrekkelig oversikt over hvor det andre skipet, Sava Lake, befant seg, noe retten antok at kunne skyldes at radaren var innstilt på en rekke vidde av 3 nautiske mil. Det ville vært mer tjenlig med innstillinger på 0,75 og 1,5 nautiske mil. Lagmannsretten kom til at Maria Smit alene var årsak til sammenstøtet, og tildelte skipet hele skylden.

³² Tor Stuland, *Sjøveisreglene med kommentarer*, 3.utgave, s. 123.

Regel 19 b bestemmer at fartøy skal gå med sikker fart avpasset etter de rådende omstendigheter og nedsatte siktforhold. I *Rt. 1988 s. 738* ble hastighet vurdert i forhold til dårlige siktforhold. En mann som førte en 35 fots cabincruiser kolliderte med en snekke han hadde vikeplikt for. Farten var cirka 10 knop. Han ble dømt for overtredelse av strl. § 422 annet ledd, § 418 første ledd nr. 3 jfr. annet ledd og § 415. Høyesterett var av den oppfatning at hastigheten, selv om den ikke var større enn 10 knop, ”*var uforsvarlig etter forholdene*”. Høyesterett la vekt på at det var *mørkt med tett regnvær, tåke og svært dårlig sikt*.

Unnlattelse av å gi lydsignaler under dårlige siktforhold ble belyst i *Rt. 1976 s. 376*. En fiskeskøyte ble kjørt i senk av et fraktestartøy. Det var sterkt redusert sikt med tett snøvær, og skipperen brukte ikke fløyten. Han ble av herredsretten dømt for å ha unnlatt å påse at fløytesignaler ble gitt, da retten var av den oppfatning at det innebar et brudd på regel 15 c, nr. 1.³³

Mørke nevnes ikke i definisjonen som gis av nedsatt sikt i regel 3. Det kan likevel tenkes at mørke vil falle inn under kategorien ”hvilke som helst andre liknende årsaker,” da ordlyden er vid. Mørke behandles derfor under dette punktet sammen med nedsatt sikt. Det følger av *regel 20* at reglene om lanterneføring skal følges fra solnedgang til soloppgang i all slags vær. Nærmere regler om dette finnes i *regel 21* til *23*. Disse reglene vil ha stor betydning når det navigeres i mørke.

I *Rt. 1973 s. 1305* grunnstøtte et passasjerfartøy. Høyesterett la i uaktsomhetsvurderingen blant annet vekt på at hendelsen fant sted *en mørk desembermorgen*. Det må antas at aktsomhetsnormen skjerpes når det navigeres i mørke. I en annen Høyesterettsdom, *Rt. 1988 s. 738*, ble det også lagt vekt på blant annet at sammenstøtet skjedde da det var *mørkt med tett regnvær*.

³³ Regel 15 i sjøveisreglene av 1960 som regel 35 i sjøveisreglene av 1975 stammer fra.

Hva som ligger i kravene til lanterneføring for fartøy som ligger til ankers ble belyst i *Rt. 1988 s. 4*. Tiltalte la til anker om natten i beferdet farvann uten påbudt lysende lanterne med hvitt lys. Høyesterett var av den oppfatning at *en 25 watts lyspære i taket inne i styrhuset ikke tilfredsstilte kravet til lysende lanterne med hvitt lys*, og mente at det belyningsarrangementet tiltalte hadde rigget til representerte et brudd på *regel 30 b*.

Feiltolkning av et annet skips lanterner førte til kollisjon i ND 1955 s. 148. Det andre skipet, Fykkesunds babord lanterne var slukket, og dette villedet skipet *Ketty*. Til tross for dette ble *Ketty* ansvarlig for $\frac{3}{4}$ av tapet, da retten mente at i den måneklare natten burde *Ketty* sett Fykkesunds skrog og konstatert fartøyets virkelige kurs i god tid. Det var ikke forsvarlig av *Ketty* å innrette seg etter de lanterner det så.

Kravene til forsvarlig handlemåte ved navigering vil endre seg avhengig av siktforholdene og mørke. Dommene viser at sjøveisreglene og aktsomhetsnormen stiller strenge krav til fartøys navigering under nedsatt sikt, og det kreves at en skipsfører innretter seg etter siktforholdene. Det gjelder derfor en streng aktsomhetsnorm ved navigering i farvann med dårlig sikt. Det følger av regel 6 om ”sikker fart” at man hele tiden skal vurdere farten etter rådende forhold. At siktforhold skal tas i betraktning i vurderingen av om farten er sikker følger regel 6 bokstav a (i). Når det navigeres under nedsatt sikt, kan det være at det eneste hjelpemiddel til å lokalisere andre skip er ved hjelp av radar. Det å benytte seg av radar og at denne brukes riktig blir derfor spesielt viktig.³⁴ Den rettspraksis som er vist til i forbindelse med navigering i mørket, viser at mørke inngår som et skjerpene moment. Det er derfor nødvendig å utvise ekstra forsiktighet, og bruk av lanterner er viktig.

2.3.3 Vind- og strømforhold

Under dette punktet diskuteres hvilken betydning vind- og strømforhold har i forhold til vurderingen av aktsomhetsnormen.

³⁴ Se mer om bruk av radar i kapittel 3, pkt. 3.9.

Betydningen av at det var helt spesielle strømforhold ble drøftet av Høyesterett i *Rt. 1973 s. 1305*. En los hadde tatt to telefonsamtaler hvor han forlot kommandobroen, noe som førte til at han tok feil av to fyrlykter. Dermed feilberegnet han tidsmarginen og skipet grunnstøtte. I vurderingen av losens opptreden la Høyesterett blant annet vekt på at det var *helt ekstraordinære strømforhold* i det aktuelle farvannet. Høyesterett anså losens handlemåte som grov uaktsom og dømte han etter strl. § 422.

Medstrøm kan føre til at hastigheten blir høyere enn en navigator er klar over. Det er derfor viktig at skipsfører tar strømforholdene i betraktning når han navigerer. I *LG 1999 s. 2065* kolliderte to skip og det ene fikk hele skylden. Gulating lagmannsrett var av den oppfatning at dette skipet burde ha redusert farten, da det i tillegg hadde medstrøm. Lagmannsretten kom til at regel 6 var overtrådt, og fant etter sjøl. § 161 at det ene skipet var skyld i at faresituasjonen oppstod.

Ved kraftig uvær er det kapteinens ansvar å gjøre de nødvendige tiltak for å sikre skipet. Dette fastslo Frostating lagmannsrett i *LF 2000 s. 328*, hvor et lasteskip i ballast som lå for anker i Freifjorden drev av fra ankerplassen under kraftig uvær. Ankeret heftet to strømførende sjøkabler som ble skadet og måtte skiftes ut. Retten mente aktsomhetsvurderingen måtte bygges på kriteriet ”godt sjømannskap” i sjøl. § 132, og kom til at kapteinen ikke hadde vist godt sjømannskap da han lot skipet ligge i ro med kun ett anker ute til tross for stormvarsler. Det ble uttalt at kapteinen har en *”ubetinget plikt til å kjenne sitt skips manøvreringsevne under skiftende forhold.”* Det er kapteinens plikt å treffe nødvendige foranstaltninger, vise godt sjømannskap, også mens skipet ligger for anker. Retten viste til at dagen før hendelsen, mottok kapteinen værmeldinger om full storm, orienterte seg om stormsenterets retning og registrerte et hurtig barometerfall. Likevel foretok han ingen nødvendige foranstaltninger før etter at vinden hadde tiltatt i styrke utover formiddagen neste dag. Retten kom til at kapteinen *ikke hadde utvist godt sjømannskap* i perioden fra stormvarslene ble mottatt den 14. desember og fram til han mistet delvis kontrollen over skipet ved middagstid den 15. desember.

Generelt kan sies både vind- og strømforhold har betydning ved vurderingen av aktsomhetsnormen. Det er skipsførers plikt å kjenne sitt skips manøvreringsegenskaper, og han må vite hva som kreves for å sikre skipet under sterk vind. Det vil derfor ikke være unnskyldelig at skipsfører eller kaptein ikke var forberedt på kraftig uvær. Dersom skipsfører har fått melding om storm, må han gjøre de nødvendige tiltak for å sikre skipet. Under sterk vind vil det kunne være vanskeligere å manøvrere skipet og å holde stø kurs. Dette tilsier grundige forberedelser, som å følge med på værvarsel og innrette seg etter det været som er meldt. Settes foranstaltningene ikke i verk eller settes i verk for sent, vil domstolene lett kunne karakterisere vedkommendes handlemåte som uaktsom, uavhengig av subjektive forhold hos skipsfører. Spesielle strømforhold kan føre til at et fartøy blir vanskelig å manøvrere. Dette tilsier en større forsiktighet i navigering. Ved medstrøm kan farten bli høyere enn skipsfører er klar over, det kan således være grunn til å senke hastigheten.

2.4 Trafikksituasjon

I det følgende diskuteres hvilken betydning trafikksituasjonen vil ha ved vurderingen av aktsomhetsnormen og hvorledes dette legger føringer for aktsom handlemåte.

Når det navigeres i trafikkerte farvann, kan en hastighet som i utgangspunktet ikke er for høy, likevel anses å være uforsvarlig. Dette er belyst i *Rt. 1988 s. 738*. Domfelte hadde ført en 35 fots cabincruiser med 9 tonns displacement og med 330 Hk motor i beruset tilstand fra Arendal gjennom Tromøysundet til Eydehavn. Farten var på 10 knop og han kolliderte med en snekke han hadde vikeplikt for, og fortsatte uten å stoppe. Høyesterett la i uaktsomhetsvurderingen vekt på at ”Tromøysundet er en *sterkt trafikkert ferdselsled*” og selv om hendelsen fant sted midt på natten, dreide det seg likevel om *en fredagsnatt i juni, i båtsesongen*. Det ble også pekt på av Høyesterett at det dreide seg om en ”*relativt stor, tung og hurtiggående lystbåt av typen Ali Craft med kraft motor og tilsvarende stort farepotensiale*. I tillegg var det *mørkt med tett regnvær og svært dårlig sikt*. Høyesterett fant at domfeltes opptreden hadde et graverende preg, og han ble dømt for overtredelse av strl. § 422 annet ledd, § 418 første ledd nr. 3 jfr. annet ledd og § 415.

Et lignende tilfelle ble drøftet av Høyesterett i *Rt. 1989 s. 787*, hvor hastigheten imidlertid var høyere, men tiltalte førte et mindre fartøy enn i dommen omtalt ovenfor. En cabincruiser kolliderte med en uopplyst plastjolle med tre personer om bord. Føreren var beruset og styrte cabincruiseren, som var på 22 fot og med 220 HK-motor, i en fart av 20 knop i havneområde med trangt farvann der høyeste tillatte hastighet er 5 knop. Høyesterett la i sin aktsomhetsvurdering vekt på at båten hadde holdt *høy fart*, det var *trangt farvann* og hendelsen fant sted en *julinatt i Langesundsfjorden*, en *tid på året da man måtte regne med stor trafikk*. Føreren av båten ble dømt for overtredelse av strl. § 422 annet ledd og § 418 første ledd nr. 1 og 3.

Rettspraksis tyder på at det kreves stor forsiktighet ved navigering i et område med høy trafikk tetthet. Aktsomhetsnormen er streng. Av den aktsomme båtfører kan det kreves at hastigheten senkes, slik at det vil være tid til å styre unna andre fartøy dersom det oppstår fare for sammenstøt. Det å føre en stor båt i høy hastighet i et beferdet område vil representere en høy grad av fare for andre fartøy. Dette farepotensialet skjerpes ytterligere i mørket og ved nedsatt sikt. Konsekvensene kan bli alvorlige ved slik uvettig ferdsel på sjøen og lede til sammenstøt.

På den annen side vil det i områder som er lite beferdet av andre sjøfarende kunne tenkes at domstolene vil legge til grunn en mindre streng aktsomhetsnorm. Høyesterett uttalte seg om denne problemstillingen i *Rt. 1980 s. 168*. En mann førte i beruset tilstand en 27 fots sjark slik at båten havnet i fjæresteinene. Han ble dømt til 24 dagers betinget fengsel. Påtalemyndighetens anke med ønske om ubetinget fengselsstraff førte ikke frem fordi Høyesterett var av den oppfatning at "... føringen av båten fant sted *i et lite beferdet farvann og på et tidspunkt på døgnet og under værforhold som gjør det lite sannsynlig at andre sjøfarende har befunnet seg i området*." Derfor var det "... *lite trolig at tiltaltes handling hadde medført fare for andre enn ham selv*." Dommen kan tyde på at det vil bli lagt til grunn en noe mindre streng aktsomhetsnorm ved ferdsel i lite beferdte områder i motsetning til farvann hvor det er stor trafikk.

Generelt har det stor betydning for vurderingen av aktsomhetsnormen om det navigeres i et trafikkert farvann eller ikke. Aktsomhetsnormen vil avhenge av trafikksituasjonen på det aktuelle stedet. Dette gir anvisning på en relativ vurdering. Det vil også ha betydning hvilken tid på året det er. I perioder hvor det er stor trafikk, som det er på sommeren, skjerpes kravene til sikker ferdsel. I et område med stor trafikk vil kravet til aktsom opptreden være strengt. Både *Rt. 1988 s. 738* og *Rt. 1989 s.787* illustrerer at i trafikerte områder vil man ved høy fart lettere kunne miste oversikt over trafikksituasjonen og andre vil utsettes for fare. Trafikkbildet har derfor betydning for hvor hva som kreves av forsvarlig handlemåte. Det kreves derfor at det utvises ekstra forsiktighet av den aktsomme skipsfører.

2.5 Oppsummering

Ved klarleggingen av aktsomhetsnormen ved sammenstøt har omstendigheter knyttet til farvann, værforhold og trafikksituasjon stor betydning for hvordan en skipsfører skal opptre. Forholdene vil påvirke skipsførers opptreden, og legge føringer på hvordan en aktsom skipsfører skal innrette seg. Av en forsvarlig skipsfører kreves at han innretter seg etter omstendigheter som farvann, værforhold og trafikksituasjon. Ved navigering under nedsatte siktforhold kreves at man innretter seg etter rådende forhold, som for eksempel å senke farten og holde en lavere fart enn normalt. I en sterkt trafikkert farvann vil det også være viktig å senke farten slik at det er enklere å få oversikt over trafikkbildet. Det er spesielt viktig å gjøre bruk av radar og lydsignaler under nedsatte siktforhold.

3 Betydningen av forhold på navigatørens og mannskapets side

3.1 Problemstilling

Problemstillingen som behandles i dette kapitlet er hvilken betydning forhold på navigatørens og mannskapets side har i forhold til aktsomhetsnormen ved sammenstøt. I motsetning til forrige kapittel som behandlet betydningen av omstendigheter knyttet til farvann, værforhold og trafikk tetthet, drøftes her forhold som navigatøren og mannskapet kan kontrollere og som er en følge av deres handlinger.

I det følgende drøftes hvilken betydning individuelle forhold hos navigatøren har i forhold til vurderingen av aktsomhetsnormen. Videre drøftes betydningen av hastighet, kursendringer, skipsførers instruksjoner, utkikk, vikeplikt, at det er los om bord, og bruk av radar og andre navigasjonshjelpemidler, og hvilken betydning disse forholdene har ved vurderingen av aktsomhetsnormen.

3.2 Individuelle forhold hos navigatøren

3.2.1 Innledning

Problemstillingen under dette punktet er hvilken betydning individuelle forhold hos navigatøren har ved vurderingen av aktsomhetsnormen.

I den videre fremstilling diskuteres i punkt 3.2.2 kravene til helsemessig skikkethet hos skipsfører og mannskap og fartstid. Under punkt 3.2.3 drøftes hvilken betydning andre individuelle forhold har i forhold til vurderingen av aktsomhetsnormen. Med andre individuelle forhold menes her manglende erfaring, for sen reaksjon, feilvurdering eller lignende.

3.2.2 Krav til helsemessig skikkethet og fartstid

Under dette punktet drøftes betydningen av kravene til helsemessig skikkethet hos skipsfører og mannskap og fartstid i forhold til vurderingen av aktsomhetsnormen.

I forskrift gitt av Sjøfartsdirektoratet av 19. oktober 2001 nr. 1309 er det fastsatt regler om helseundersøkelse av arbeidstakere på skip. Formålet med forskriften er å sikre at arbeidstakere om bord på skip er helsemessig skikket og ikke utgjør fare for andre eller for sikker drift av fartøyet. Det foretas en undersøkelse av arbeidstakerens helse, syn og hørsel, og dersom, kravene til helse, syn og hørsel er oppfylt, utstedes en helseerklæring. Hvis arbeidstakeren ikke oppfyller kravene, utstedes en udyktighetserklæring.

Forskriften viser at det gjelder spesifiserte krav til den enkelte arbeidstakers skikkethet om bord på skip. Det vil derfor være lite rom for skjønn. Enten er helsekravene oppfylt og man kan ta arbeid på skip, ellers er man udyktig.

Det følger av forskrift av 9. mai 2003 nr. 687 at det gjelder visse kvalifikasjonskrav og sertifikatrettigheter for personell som skal tjenestegjøre på norske skip. Det fremgår blant annet av forskriften at det kreves en viss fartstid, det vil si tjenestetid om bord, for utstedelse av sertifikat.

Strl. § 424 fastsetter straff for den som tjenestgjør på skip uten å ha de egenskaper forestillingen, alder eller fartstid som er fastsatt i lov eller med hjemmel i lov.

Både forskriften om krav til helsemessig skikkethet og forskriften om krav til sertifikat og fartstid oppstiller vilkår for å arbeide om bord på skip. At man oppfyller kravene vil derfor være en forutsetning for å være arbeidstaker på skip. Navigering av et skip kan ikke overlates til en som ikke oppfyller vilkårene i forskriften. Det må antas at dersom en person som ikke har de formelle kvalifikasjonene settes til å navigere skip, skal det lite til før det kan konstateres uaktsomhet dersom det inntreffer sammenstøt som skyldes de manglende kvalifikasjoner.

Et tilfelle hvor en mann hadde tjenestegjort på et skip uten formelle kvalifikasjoner var oppe for Høyesterett i *Rt. 1991 s. 543*. Han hadde ved grovt uaktsom navigering forårsaket

kollisjon med en ubåt i overflate-stilling. Gjennom 15 år hadde han gjort tjeneste som skipsfører om bord i tre forskjellige fraktefartøyer uten navigasjonsutdanning eller navigatørsertifikat. Høyesterett opprettholdt byrettens dom og dømte mannen for overtredelse av blant annet strl. § 418 første ledd nr. 1 og, jfr. annet ledd, strl. § 424 første ledd, lov om sertifikatpliktige stillinger på norske skip § 6 og forskrifter om sertifikater for skipsførere og styrmenn av 22. august 1989 og strl. § 339 nr. 2.

Manglende kvalifikasjoner ble også vurdert i *ND 1965 s. 244* seilte en bestmann på et fiskefartøy sin båt fra kai til losseplass mens kapteinen var i land. Farten ble for høy og han greide ikke å svinge unna et annet skip som lå fortøyet. Byretten la i sin vurdering spesielt vekt på at bestmannen ikke hadde kvalifikasjoner som navigatør og karakteriserte forholdet som grovt uaktsomt.

I forhold til vurderingen av aktsomhetsnormen må det antas at det gjelder en streng aktsomhetsnorm ved vurderingen av om en person har de nødvendige formelle kvalifikasjonene som følger av forskriftene, da disse er detaljerte og det gis lite rom for skjønn. Antakelig vil det være ekstra skjerpende dersom navigeringen er overlatt til en som ikke har de formelle kvalifikasjoner.

3.2.3 Andre individuelle forhold

Under dette punktet drøftes om og hvilken betydning andre individuelle forhold har ved vurderingen av aktsomhetsnormen.

Lagmannsretten la til grunn en *objektiv aktsomhetsnorm* i *LF 2000 s. 328*, hvor et lasteskip som lå til anker i Freifjorden drev fra ankerplassen og gjorde skade på to strømførende sjøkabler. Retten var av den oppfatning at aktsomhetsvurderingen måtte bygges på kriteriet ”godt sjømannskap”, jfr. Sjøl. § 132. I vurderingen av om kapteinens handlemåte før avdriften var forsvarlig, bemerket retten at verken kapteinen eller skipets øvrige offiserer hadde *nevneverdig erfaring med å seile i norske farvann og under værforhold* som det kan være på vestlandet om vinteren. Retten uttalte at kapteinens handlemåte må bedømmes ut

fra en *objektivisert aktsomhetsnorm*. Det ble videre uttalt at: ”Kapteinens *subjektive forutsetninger og eventuelle unnskyldelige mistolkninger ikke kan hensyntas som formildende omstendigheter ved aktsomhetsvurderingen*. Retten kom til at kapteinen ikke hadde vist godt sjømannskap da han lot skipet ligge i ro med kun ett anker ute til tross for stormvarsler.

En annen dom som belyser betydningen av manglende erfaring er inntatt i *ND 1995 s. 282*. Cruiseskipet Mermoz grunnstøtte da det forsøkte å unngå sammenstøt med et annet skip. Retten fant at skipet hadde opptrådt aktsomt, og at det var det andre skipet, Veabas’ feilmanøvrering som var årsaken til at situasjonen hadde oppstått. I uaktsomhetsvurderingen fant retten at det var et moment at skipsfører hadde stått til rors på Veabas bare noe få timer etter at han kom om bord for første gang, og at han var *lite kjent med skipets manøvreringsegenskaper*. Likeledes mente retten at *utvikken i realiteten var uten erfaring*. Retten rettet også kritikk mot rederiet, som hadde satt *mannskap med liten erfaring* med skipet og navigasjon på kysten. I denne dommen var feilmanøvrering direkte årsak til grunnstøtingen, så til tross for at det ikke var avgjørende i rettens standpunkt, var lite erfaring hos mannskap og skipsfører momenter som inngår i vurderingen av aktsomheten og trekker i retning av uaktsomhet.

Den ovennevnte rettspraksis har vist at subjektive forutsetninger og mistolkninger ikke vil være formildende omstendigheter ved aktsomhetsvurderingen. Manglende erfaring med manøvreringsegenskaper, en bestemt type farvann og værforhold vil derfor ikke være unnskyldelig, og vil kunne være et moment som taler for at det er utvist uaktsomhet.

Situasjonsbetingede fysiske og psykiske handicaps hos navigatøren synes aldri å ha blitt unnskyldt.³⁵ I en voldgiftsdom inntatt i *ND 1950 s. 324* var to skip på kollisjonskurs da styrmannen på det ene skipet fikk rusk i øyet. Da han kunne se igjen, var det umulig å avverge kollisjon. Retten fant dette ikke unnskyldelig. Heller ikke vil en person som for

³⁵ Frode Ringdal, Skyldvurderingen i skipskollisjonssaker, AfS, s. 394.

eksempel har nedsatt hørsel på grunn av influensa, ha ansvaret for lyttevakt i tåke.³⁶ En dom som illustrerer et lignende tilfelle er *Rt. 1967 s. 481*. To skip kolliderte som følge at reglene om vikeplikt ikke ble overholdt. Det ene skipet oppfattet ikke det andre skipets lydsignaler før situasjonen ble kritisk, og Høyesterett antok at dette skyldtes ”mangel på aktsomhet eller for meget støy fra maskinen i styrhuset, begge deler noe Gloria må ha risikoen for.” I *Rt. 2001 s. 353* kolliderte to skip som følge av at det ene skipet ikke holdt utkikk og derfor brøt vikepliktsregelen. Ved vurderingen av skipets opptreden var Høyesterett enig i lagmannsrettens uttalelse om at forklaringen på hvorfor det andre skipet ikke ble oppdaget var av underordnet betydning. Det ble uttalt at ”Skitne ruter kan rengjøres. Solrefleks kan motvirkes ved bruk av solbriller.” Disse uttalelsene tyder på at slike grunner ikke vil virke ansvarsbefriende. Bare hvis navigatøren er helt uskyldig i kollisjonen, og ikke har kunnet forhindre den, bør han gå fri for ansvar. Et eksempel på dette vil være et plutselig illebefinnende med besvimelse eller et hjerteinfarkt og bevisstløshet.³⁷ Nedsatt reaksjonsevne og gale disposisjoner på grunn av beruselse og tretthet vil heller ikke virke ansvarsbefriende.³⁸

Heller ikke vil en skipsfører som har oppholdt seg for lenge på broen uten søvn og som feilreagerer i det kritiske øyeblikk bli unnskyldt. Han burde overlatt kommandoen til mer uthvilte navigatører.³⁹

På denne bakgrunn vil det ved vurderingen av aktsomheten legges til grunn en objektiv aktsomhetsnorm. Den rettspraksis som er gjennomgått ovenfor, subjektive forhold sjelden eller aldri er unnskyldningsgrunn for at noe gikk galt. Det skal også mye til for at individuelle forhold som tretthet, sløvhet, uerfarenhet og lignende hos skipets mannskap skal bli tillagt vekt.⁴⁰ Bare hvis navigatøren er helt uskyldig i kollisjonen, og ikke har

³⁶ Frode Ringdal, Skyldvurderingen i skipskollisjonssaker, AfS, s. 394.

³⁷ Frode Ringdal, Skyldvurderingen i skipskollisjonssaker, AfS, s. 394.

³⁸ Frode Ringdal, Skyldvurderingen i skipskollisjonssaker, AfS, s. 394.

³⁹ Frode Ringdal, Skyldvurderingen i skipskollisjonssaker, AfS, s. 394.

⁴⁰ Thor Falkanger og Hans Jacob Bull, Innføring i sjørett, 5. utgave, s. 196.

kunnet forhindre den, bør han gå fri for ansvar, slik som kan skje dersom en person rammes av et illebefinnende eller for eksempel hjerteinfarkt.

3.3 Hastighet

Under dette punktet drøftes om og hvilken betydning skipets hastighet har ved vurderingen av aktsomhetsnormen.

Sjølovgivningen angir ingen fartsgrense til sjøs, slik det til sammenligning er i veitrafikken. Sjøveisreglene har imidlertid en bestemmelse i *regel 6* om at fartøy plikter å gå med ”sikker fart”, slik at det kan ”manøvrere riktig og effektivt for å unngå sammenstøt og kan stoppes på en distanse som passer til de rådende omstendigheter og forhold.” Ved fastsettelsen av hva som er ”sikker fart”, oppstiller regelen en rekke forhold som skal tas i betraktning. I følge bokstav a skal alle fartøy ta hensyn til siktforhold, trafikk tetthet, manøvreringsevne, stoppedistanse, vær- og strømforhold og lignende.

I *regel 6 bokstav b* gis særskilte regler for skip utstyrt med *radar*. For fartøy som er utstyrt med radar skal tas i betraktning blant annet radarutstyrets karakteristikk, effektivitet og begrensning, virkningen av forstyrrelseskilder på radarobservasjoner. Ved bedømmelsen av hva som er ”sikker fart”, må også det som fremgår i regel 2 om ansvar, forsiktighet og alminnelig sjømannskikk tas hensyn til.⁴¹

Det at hastigheten skal tilpasses trafikk tettheten er belyst i *Rt. 1989 s. 787*. En cabincruiser kolliderte med en uopplyst plastjolle med tre personer om bord. Føreren av cabincruiseren hadde i beruset tilstand ført en cabincruiser på 22 fot, 220 HK-motor, med fart av 20 knop i havneområde med trangt farvann der høyeste tillatte hastighet er 5 knop. Høyesterett la i sin aktsomhetsvurdering vekt på at hendelsen fant sted i et område hvor det var stor trafikk. Sammenstøtet fant sted en julinatt i Langesundsfjorden, og det var en tid på året da man måtte regne med stor trafikk. I tillegg hadde tiltalte høy alkoholpåvirkning, båten holdt høy

⁴¹ Tor Stuland, Sjøveisreglene med kommentarer, 3.utgave, s. 45.

fart og det var trangt farvann. Skipsføreren ble dømt for overtredelse av strl. § 422 annet ledd og § 418 første ledd nr. 1 og 3. Det kan utledes av dommen at hastigheten må senkes når man ferdes i et område med stor trafikk tetthet. En hastighet som er berettiget i ufrekventerte områder, vil kunne være uaktsom i mer trafikkerte farvann. Dette viser at vurderingen av om hastigheten er forsvarlig er relativ.

En dom som illustrerer at hastigheten bør senkes slik at man kan kontrollere manøvreringsevnen er *LG 2005 s. 25500*. I denne dommen ble en mann dømt etter strl. § 418 første ledd nr. 3 for å ha utvist uaktsomhet ved føring av en katamaran, noe som endte i en påland-kjøring. Lagmannsretten la til grunn at føreren idet han skulle navigere katamaranen inn i et trangt sund hvor maksimalfart var 18 knop, holdt en hastighet på 27 knop. Dette førte til at han for sent ble oppmerksom på at fartøyets maskinkontroll sviktet og han klarte derfor ikke å redusere fartøyets hastighet i tide. Etter rettens syn skulle det ha vært lagt inn sikkerhetsmarginer for det tilfellet at man skulle få problemer med motor eller manøvreringsutstyr ”ved at man på et tidspunkt hvor det ennå var tid og rom for effektiv nødmanøver eller – stopp kunne brakt på det rene at man hadde den kontroll over fartøyet som var påkrevd for å anløpe uten skade eller fare for skade.” Hadde føreren kontrollert manøvreringsevnen før han etter utløpet av sundet la over til styrbord med retning kaien, ville han kunnet brakt fartøyet ut i åpent farvann, og dermed helt avverget havari. *Det å senke hastigheten for å kontrollere manøvreringsevnen, var etter rettens syn enkle midler som kunne ha avverget havari*, og når føreren unnlot å gjøre dette, var lagmannsretten av den oppfatning at han hadde opptrådt uaktsomt.

Det kan være uaktsomt av en navigatør å ikke senke farten dersom vedkommende er usikker på et møtende skips videre seilas. To underrettsdommer som belyser dette er *LG 1999 s. 2065* og *ND 1999 s. 293*. I den første dommen hadde det ene skipet overtrådt regel 6 og lagmannsretten fant at skipet var skyld i at faresituasjonen oppstod, jfr. sjøl. § 161. I *ND 1999 s. 293* var spørsmålet var om ett eller begge skipene hadde opptrådt uaktsomt i forkant av sammenstøtet. Lagmannsretten var av den oppfatning at det ene skipet, Color Viking utvilsomt hadde overtrådt sjøveisregel 6. Da skipet kom inn i ganske tykk tåke, ble

farten på 20 knop beholdt. Fem minutter senere ble det andre skipet, Tungenes, observert på radar på vei vestover. Color Viking beregnet at Tungenes ville passere 8-9 kabellengder foran Color Viking, og fortsatte derfor med samme fart og kurs som tidligere. Retten fant at dette i tillegg utgjorde brudd på sjøveisregel 8 og 19. Retten var av den oppfatning at Color Viking burde tatt høyde for at Tungenes' kurs kunne dreie opp Karmsundet. Dette fordi trafikken i Karmsundet er betydelig. Color Viking burde ha redusert marsjfarten for å avklare passering av Tungenes. Retten var derfor av den oppfatning at Color Viking *ikke hadde tatt de nødvendige forholdsregler og avpasset kurs og fart etter siktforholdene før situasjonen ble kritisk*. Color Viking ble derfor nødt til å bære den vesentligste del av ansvaret for skaden som oppstod.

Unnlatelse av å senke hastigheten for avklare et annet skips posisjon og kurs ble ansett å representere et brudd på regel 6 i *LG 2005 s. 40343*. I tillegg befant skipene seg i et farvann som gir liten mulighet til manøvrering for å unngå uventede og farlige situasjoner.

På den annen side kan en hastighet som i utgangspunktet er høy og som kunne vært uforsvarlig i enkelte tilfeller, andre ganger være berettiget ut i fra omstendighetene. En Høyesterettsdom som illustrerer dette er *Rt. 1993 s. 605*, hvor en katamaran kolliderte mot fjell og to passasjerer omkom. Høyesterett kom til at det ikke forelå straffbar uaktsomhet verken når det gjaldt navigering eller båtens fart og bemanningssituasjon. Høyesterett uttalte at det måtte *stilles strenge krav til tiltaltes aktsomhet*, da det dreier seg om *passasjertrafikk* og at det var en *hurtiggående båt med stort farepotensiale*. Når det gjelder båtens hastighet uttalte Høyesterett at båten ble ført med maksimal hastighet, 36 knop, i et relativt trangt sund nattetid, med lykteblink som det viktigste navigasjonsparameter for svingen. Føreren var også alene om å føre båten. Likevel var Høyesterett av den oppfatning at hastigheten ikke var uforsvarlig. Det ble lagt vekt på at det var *vanlig å holde slik fart, og at verken tiltalte eller andre navigatører hadde tidligere hatt problemer med å se blinket*. Det ble også vist til at *sjøfartsmyndighetene hadde vært klar over at hurtigbåtene kjørte med høye hastigheter også i trange farvann, uten at det hadde medført reaksjoner*.

Betydningen av hastighet i forhold til dårlige siktforhold ble vurdert av Høyesterett i *Rt. 1988 s. 738*. Dommen viser at en hastighet som i utgangspunktet ikke anses som høy, vil likevel kunne bli bedømt som for høy når det navigeres under dårlige siktforhold. En mann som førte en cabincruiser ble dømt for overtredelse av strl. § 422 annet ledd, § 418 første ledd nr. 3, jfr. annet ledd og § 415. Han kolliderte med en snekke som han hadde vikeplikt for. Høyesterett var ved vurderingen av tiltaltes opptreden av den oppfatning at det forelå flere skjerpende omstendigheter. Tiltalte hadde *ikke overholdt vikeplikten*, det var *mørkt med regnvær* og tiltalte hadde holdt *for høy hastighet i forhold til den dårlige sikten*. I tillegg hadde han ført en båt med *stort farepotensiale*. Etter hendelsen kjørt videre uten å undersøke hva som var skjedd. Dette var også i strid med godt sjømannskap.

Som en sammenfatning nevnes at aktsomhetsnormen er streng når det gjelder å tilpasse hastigheten etter forholdene. De dommene som er drøftet ovenfor viser at hastighet er et viktig moment ved vurderingen av aktsomhetsnormen. Ved stor fart blir det kort tid til kontroll og vurdering av forholdene, og en feiloppfatning eller feilmanøvrering kan føre til kollisjon fordi det ikke vil være tid til å rette opp feilen.⁴² Dette vil gjøre seg sterkt gjeldende når det navigeres i trangt farvann. Ved høy fart blir det liten tid til å følge med og å gjøre bruk av radar og andre hjelpemidler for å holde kontroll over situasjonsutviklingen.⁴³ Brudd på sjøveisregel 6 medfører ofte at det statueres uaktsomhet, da en for høy hastighet utgjør et særskilt faremoment. Dette faremomentet knyttet til høy hastighet vil gjøre seg sterkere gjeldende dersom det navigeres med et større fartøy. Når det skal vurderes om en skipsfører har holdt for høy hastighet, må det også ses hen til hva som er vanlig i det aktuelle farvannet. Både *Rt. 1993 s. 605* og *Rt. 1992 s. 823* viser at en hastighet som vanligvis ville blitt vurdert som for høy, likevel kan være aktsom fordi det gjaldt er vanlig å holde slik fart i området. dommene viser at det ikke kan settes en øvre grense for hva som anses som ”sikker fart” etter regel 6. Således vil vurderingen av om hastigheten er sikker være relativ.

⁴² Tor Stuland, *Sjøveisreglene med kommentarer*, 3.utgave, s. 47.

⁴³ Tor Stuland, *Sjøveisreglene med kommentarer*, 3.utgave, s. 47.

3.4 Kursendringer

I det følgende diskuteres hvorledes kursendringer stiller krav til forsvarlig opptreden av en navigatør og hvorledes dette legger føringer for vurderingen av aktsomhetsnormen.

Sjøveisregel 19 D bestemmer at fartøy som navigerer under nedsatt sikt og som bare oppdager det annet fartøy ved hjelp av radar, og det er fare for sammenstøt, skal ta forholdsregler. Der forholdsregelen er en kursendring skal to situasjoner unngås. Det ene er ”en kursforandring til babord for et fartøy som er forenom tvers unntatt for et fartøy som blir innhentet.” Det andre er ”en kursforandring mot et fartøy som er tvers eller aktenfor tvers.”

En dom som illustrerer betydningen av foreta en kursendring uten å ha den nødvendige oversikt over hvor andre skip i nærheten befinner seg, er *ND 2002 s. 210*. To skip kolliderte da det ene gjorde en 90 graders kursendring. Lagmannsretten fant at det ene skips kursomlegging var årsak til sammenstøtet og at kursomleggingen var grovt uaktsom ut fra den generelle forsiktighetsregelen i sjøveisreglene nr. 2, og også i strid med sjøveisreglenes 19 D (ii). Lagmannsretten var av den oppfatning at kapteinen på skipet som var årsak til sammenstøtet, ”Maria Smit,” ikke hadde hatt tilstrekkelig oversikt over hvor det andre skipet, ”Sava Lake,” befant seg eller hvilken kurs hun hadde. Kapteinen på ”Maria Smit” kunne derfor ikke ”foreta en fullstendig vurdering av situasjonen og faren for sammenstøt” slik regel 5 og 7 pålegger. Det ble lagt vekt på at *kursomleggingen til ”Maria Smit” var uventet og uvarslet, og kapteinens ”manglende oversikt over og vurdering av situasjonen slik reglene 5, 7 og 19 d pålegger, var i seg selv uaktsom under rådende omstendigheter*. Lagmannsretten kom derfor til at kapteinens kursomlegging ”uten å avvente losen og hans vurdering og uten radiokontakt med bakenforliggende skip,” var grovt uaktsom.

For å få god oversikt over om det befinner seg andre fartøy i nærheten når det navigeres under nedsatt sikt, kan det være påkrevd å bruke radar. Det kreves da at radaren brukes riktig. Dette ble tatt opp i *ND 1983 s. 251*, hvor begge skip gjorde kursendringer rett før sammenstøtet. Det var meget dårlig sikt, og begge skip hadde radar innstilt på 6 mil. Retten

fant at det ene skipet, Myrmo, burde ha hatt radaren innstilt på 12 mils range, og skipet var å bebreide for feilaktige radarobservasjoner. At det ble foretatt kursendringer på grunnlag av disse skapte en større fare for sammenstøt enn om kursen var blitt holdt. Det andre skipet, Cantuaria, var likevel mer å bebreide fordi skipet hadde holdt større fart i tåken og det var usikkert om radar var blitt benyttet.

I forhold til vurderingen av aktsomhetsnormen, er det viktig når det skal gjøres kursendringer at man har oversikt over om det befinner seg andre fartøy i nærheten, og at de andre fartøys videre kurs og posisjon er klarlagt. Dersom man befinner seg i et område med dårlig sikt, vil det kunne kreves at radar tas i bruk, slik at man får den nødvendige oversikt over situasjonen. Ved bruk av radar, kreves at denne brukes riktig.⁴⁴ Domstolene vil lett kunne konstatere uaktsomhet hvor en kursendring er foretatt uten at skipsfører har hatt oversikt over omstendighetene.

3.5 Skipsførers instruks

3.5.1 Innledning

Problemstillingen som behandles i dette punktet er hvilken betydning skipsførers instruks har ved vurderingen av skipsførers aktsomhet.

I den videre fremstilling drøftes under *punkt 3.5.2* betydningen av at skipsfører har gitt instruks om navigeringen av skipet der disse ikke er fulgt. Under *punkt 3.5.3* skipsførers unnlatelse av å gi instruks til andre om navigeringen av skipet, og hvorledes dette påvirker vurderingen av skipsførers aktsomhet sett opp mot aktsomhetsnormen.

⁴⁴ Se mer om radar i punkt 3.9.

3.5.2 Skipsførers instruks om navigeringen er ikke fulgt

Under dette punktet drøftes hvilken betydning det har for vurderingen av skipsførers aktsomhet at de instruks skipsfører har gitt om navigeringen ikke er blitt fulgt. I straffesaker er det en individuell bedømmelse av en persons opptreden som foretas, og selv om skipsfører ikke skulle være ansvarlig for at instruks ikke er fulgt, så kan en ansvarshavende navigatør som bryter instruks likevel bli bedømt som uaktsom.

I en straffedom inntatt i *Rt. 1983 s. 1222* grunnstøtte et skip da skipsføreren på et fiskefartøy beordret to av mannskapet til rors sammen, mens han selv la seg for å sove. Skipsføreren hadde før han gikk og la seg satt kursen og koblet til radar og autopilot. Skipet grunnstøtte. Ved vurderingen av om skipsfører kunne dømmes etter strl. § 422 viste Høyesterett til at skipsføreren, da han beordret to av mannskapet til rors for at han selv skulle få den nødvendige søvn, *fulgte en praksis som er vanlig på fiskefartøyer av en slik størrelse*. Det ble uttalt av Høyesterett at ved aktsomhetsvurderingen må det *legges vekt på at skipsførerens ordre var at de to skulle stå til rors sammen*. Årsaken til grunnstøtingen var at begge mannskapene sovnet. Den ene la seg til å sove like etter at han var kommet på vakt, den andre sovnet mens han sto til rors. Høyesterett var av den oppfatning at *de to hadde handlet i strid med skipsførerens ordre, og dette kunne ikke skipsføreren lastes for*.

Handling i strid med skipsførers instruks er også belyst i *Rt. 1954 s. 154*. En fiskeskipper forlot broen og overlot seilassen til to matroser med den følge at skipet gikk på land. De to matrosene fikk ordre om å holde en bestemt kurs, men årsaken til grunnstøtingen ble antatt å være at den ene matrosen foretok en mindre kursendring på egen hånd. Høyesterett antok at dersom matrosen hadde beholdt kursen ville grunnstøtingen ikke ha skjedd. I sin uaktsomhetsvurdering la Høyesterett blant annet vekt på at skipperen hadde oppgitt riktig kurs og fant at skipperens forhold ikke kunne betegnes som ”grovt uaktsomt” etter strl. § 422. Høyesterett frifant skipperen.

Dommene tyder på at ved vurderingen av aktsomhetsnormen vil det at det er handlet i strid med skipsførers ordre ikke medføre at skipsførers forhold blir å betrakte som uaktsomt. De

to Høyesterettsdommene som er drøftet ovenfor viser at når det er handlet i strid med skipsførers instruks, vil skipsfører ikke bli ansvarlig når han har gitt fyllestgjørende instruks. Skipsførere kan ikke lastes for dette.

3.5.3 Unnlatelse av å gi instruks

I dette punktet drøftes betydningen av at skipsfører har unnlatt å gi instruks om navigeringen av skipet i forhold til vurderingen av aktsomhetsnormen.

En Høyesterettsdom som illustrerer unnlatelse av å gi instruks, er *Rt. 1968 s. 821*, der to skip kolliderte. Skipsfører ga ikke instruks om utkikk før overstyrmannen gikk på vakt om morgenen. I vurderingen av om det var uaktsomt av skipsfører å ikke gi spesiell instruks om å holde utkikk, la Høyesterett vekt på at skipet befant seg i en *spesiell situasjon når det gjaldt farvannet*. Skipet holdt *stor hastighet*, det befant seg *like ved et minefelt* bare *cirka 15 nautiske mil fra land* og man måtte regne med at det var *fiskefartøyer i farvannet*. Høyesterett kom derfor til skipsfører hadde handlet uaktsomt ved ikke å gi spesiell instruks om å holde kontinuerlig utkikk.

Ved vurderingen av skipsførers aktsomhet vil det ha betydning om instruks er gitt. I *Rt. 1968 s. 821* befant skipet seg i et vanskelig farvann og dermed ville skipsførers instruks vært av stor viktighet. I tillegg var det andre fartøy i farvannet, det befant seg ved et minefelt, og det var ikke lang avstand til land. Under slike omstendigheter vil det være spesielt viktig at skipsfører gir instruks om seilaset, og unnlatelse kan bli bedømt strengt. Det er nærliggende å tro at det samme vil gjelde også under vanskelige værforhold og dersom en uerfaren settes til å navigere. Jo vanskeligere værforhold og jo mer uerfaren navigatør, desto klarere instruks kreves.

3.6 Utkikk

I det følgende drøftes betydningen av utkikk eller manglende utkikk i forhold til vurderingen av aktsomhetsnormen.

I forskrift av 27. april 1999 nr. 537 om vakthold på passasjer- og lasteskip gis detaljerte regler om krav til vakthold under ulike forhold og områder.

Det følger *sjøveisregel 5* at ”Ethvert fartøy skal alltid holde ordentlig utkikk ved syn og hørsel så vel som ved alle tilgjengelige midler som er brukbare under de rådende omstendigheter og forhold for å kunne foreta en fullstendig vurdering av situasjonen og faren for sammenstøt.” Etter sin ordlyd gjelder regelen for alle fartøy. Regel 5 er plassert i sjøveisreglenes del B, avsnitt 1 og gjelder for fartøys navigering under alle siktforhold. Regelen krever at den som har utkikk skal være oppmerksom på alle synlige og hørbare tegn og signaler, og følge med i situasjonsutviklingen i farvannet der fartøyet befinner seg.⁴⁵

Det kreves også at alle tilrådestående midler som kan nyttes for å få informasjon om forholdene i området, skal anvendes, blant annet radar og andre navigasjonshjelpemidler. Uansett hvem som holder utkikk, skal vedkommende være i stand til å vie utkikkstjenesten sin fulle oppmerksomhet, og skal ikke tildeles eller påta seg andre tjenester som kan komme i veien for å kunne holde ordentlig utkikk.⁴⁶

Når det gjelder tolkningen av *regel 5*, ble det slått klart fast i en Høyesterettsdom inntatt i *Rt. 1982 s. 844* at *regel 5 ikke fritar den som er på soloseilas å holde utkikk*. Høyesterett begrunnet dette med at man i FNs skipsfartsorganisasjonen IMO har sett med bekymring på den fare for sikkerheten til sjøs slike soloseilaser over lange strekninger representerer. Det ble uttalt av Høyesterett at ”Både *reglenes formulering, myndighetenes oppfatning av den og hensynet til sikkerhet til sjøs tilsier etter min mening at det ikke kan være tvilsomt at regel 5 må få anvendelse på den seilas domfelte har foretatt i et sterkt beferdet område i Nordsjøen*.” Det var derfor en klar overtredelse av regel 5 da tiltalte om kvelden la seg til å sove i fire timer.

⁴⁵ Tor Stuland, *Sjøveisreglene med kommentarer*, 3.utgave, s. 41.

⁴⁶ Tor Stuland, *Sjøveisreglene med kommentarer*, 3.utgave, s. 41.

Betydningen av manglende utkikk ble vurdert av Høyesterett i *Rt. 1991 s. 543*. En manns uaktsomme navigering førte til kollisjon med en ubåt i overflate-stilling. Han ble dømt for overtredelse av strl. § 418 jfr. Sjøveisreglene regel 2 a, 5, 15 og 16 samt strl. § 424. I vurderingen av om mannen hadde overtrådt strl. § 418 og de aktuelle sjøveisreglene fant Høyesterett at mannen *under gode siktforhold i godt vær overhodet ikke observerte ubåten* før sammenstøtet var uunngåelig. Han var derfor *ikke tilstrekkelig aktpågivende* slik regel 5 krever.

Manglende utkikk til styrbord over en periode på ti minutter som medførte brudd på vikeplikten og sammenstøt med et annet skip, ble i *Rt. 2001, s. 353* ansett som grove brudd på *regel 5*.

En annen dom som tar opp betydningen av manglende utkikk og at utkikken er satt til andre oppgaver, er en dom avsagt av Hålogaland lagmannsrett som er inntatt i *ND 2001 s. 254*. En fiskebåt og en ferge kolliderte på kryssende kurs. Det var på det rene at ingen av de involverte skipperne eller mannskap for øvrig holdt utkikk idet fartøyene kom innenfor sikte av hverandre. Ombord på M/S Risholm, som hadde vikeplikt, satt skipperen i styrhuset da sammenstøtet skjedde. Båten hadde ikke egen utkikk i tillegg til skipperen, og skipperen holdt heller ikke selv utkikk. M/F Lofotferje hadde utkikk om bord, men utkikken var før sammenstøtet av skipperen satt til å måke snø på styrbord side av fergens båtdekk. Lofotferje greide derfor ikke å foreta unnamanøver da det ble klart at Risholm ikke overholdt vikeplikten. Vær og siktforhold den aktuelle morgenen var gode. Dette tilsa at skipperne, *dersom de hadde sørget for utkikk, ville ha observert det annet fartøy i tide til selv å foreta unnamanøver, eller signalisere med sikte på slik manøver fra det annet fartøy, før sammenstøtet skjedde*. Lagmannsretten fant derfor at begge fartøy var å bebreide for situasjonen som oppstod, da det forelå brudd på sjøveisregel 5 om utkikk, og det forelå skyld på begge sider i det begge skippere hadde handlet uaktsomt. Skylden ble likevel delt med 2/3 på Risholm og 1/3 på Lofotferje fordi Risholm i tillegg var vikepliktig fartøy.

På den annen side vil det i enkelte tilfeller være berettiget at en person tar på seg flere oppgaver. Navigatøren hadde også utkikksfunksjon i *Rt. 1993 s. 605*. I denne saken grunnstøtte en katamaran og to personer omkom. Til tross for at grunnstøtingen i denne saken fikk alvorlige konsekvenser med tap av menneskeliv, kom Høyesterett til at det ikke var utvist straffbar uaktsomhet. Høyesterett viste til at dette ”*ikke var helt uvanlig og at tiltalte hadde lang erfaring med denne leden.*”

Både *ND 2001 s. 254* og *Rt. 1991 s. 543* viser at ved forsømmelse av å holde skikkelig utkikk eller å la være å holde utkikk når dette kunne ha unngått et sammenstøt, vil domstolene forholdsvis raskt konstatere uaktsomhet. Dette gjelder spesielt når siktforholdene er gode.

Dette er også belyst i en eldre dom, *ND 1942 s. 433*. Forsømmelse av å holde skikkelig utkikk førte til 25 % ansvar hos det ene skipet, til tross for at det andre skipet hadde hatt uriktig lanterneføring. Den danske Høyesterett var av den oppfatning at dersom utkikken hadde vært bedre, ville forholdet vært oppdaget tidligere.

Den rettspraksis som er vist til ovenfor fastsetter derfor en streng aktsomhetsnorm hva gjelder utkikk, og det legges vesentlig vekt på at denne plikten overholdes. Det å holde god utkikk kan ved god sikt være avgjørende for å avverge sammenstøt. Derfor er det viktig at den som holder utkikk ikke tar på seg andre oppgaver, slik at vedkommende gjør en dårligere utkikk.⁴⁷ God utkikk er en forutsetning for sikker ferdsel på sjøen, og i den rettspraksis det er vist til ovenfor, og det skal lite til for å konstatere uaktsomhet dersom brudd på regelen fører til sammenstøt.

⁴⁷ I *Rt. 1993 s. 605* hadde navigatøren også utkikksfunksjon, men dette ble ikke ansett som uaktsomt, da dette ikke var uvanlig og han hadde lang erfaring med dette.

3.7 Vikeplikt

I det følgende drøftes hvorledes vikeplikt eller brudd på vikeplikt har betydning for aktsomhetsvurderingen.

Sjøveisregel 11 til 18 gjelder fartøy som navigerer i sikte av hverandre, og fastsetter regler for hvordan fartøy skal forholde seg når de nærmer seg hverandre. *Regel 15* gjelder den situasjon hvor to fartøy er på kryssende kurser. Det følger av *Sjøveisregel 15*: ”Når to maskindrevne fartøy styrer kurser som skjærer hverandre på en slik måte at det kan oppstå fare for sammenstøt, skal det fartøyet holde av veien som har det andre på sin styrbord side og skal, såfremt omstendighetene tillater det, unngå å gå forenom det andre fartøyet.”

Det fartøyet som har det andre på sin styrbord side har derfor vikeplikt. For at regel 15 skal gjelde må fartøyene være i optisk sikte av hverandre. Dette ble uttalt i *Rt. 1991 s. 543*.

Regelen gjelder derfor ikke der fartøy observerer hverandre bare ved navigasjonshjelpemidler.⁴⁸

Sjøveisreglene 16 og 17 har nær sammenheng med regel 15. Det følger av regel 17 at det skip som ikke har vikeplikt skal beholde sin kurs og fart. Dersom det vikepliktige skip ikke gjør tegn til å vike, får det annet skip en plikt til å treffe forholdsregler hvis sammenstøt ikke kan unngås bare ved forholdsregler fra det vikepliktige skipet. Det oppstår dermed en avvergelsesplikt hos det skipet som ikke har vikeplikt, som gjelder uavhengig av om skipet selv bidro til at faren oppsto.⁴⁹ Etter regel 16 skal det fartøy som skal holde av veien i god tid utføre en markert manøver for å holde godt klar.

To Høyesterettsdommer, *Rt. 1991 s. 543* og *Rt. 2001 s. 353*, illustrerer betydningen av brudd på vikeplikten som følge av at det ikke er holdt utkikk. I *Rt. 1991 s. 543* kolliderte et fartøy med en ubåt i overflate-stilling som kom fra skipets styrbord side. Domfelte hadde

⁴⁸ Tor Stuland, *Sjøveisreglene med kommentarer*, 3. utgave, s. 107.

⁴⁹ Thor Falkanger og Hans Jacob Bull, *Innføring i sjørett*, 5. utgave, s. 197.

ikke holdt skikkelig utkikk etter regel 5 og heller ikke oppfylt plikten til å holde av veien for ubåten etter regel 15, jfr. regel 16. Høyesterett uttalte at det var *gode siktforhold og godt vær* og domfelte observerte ikke ubåten. Han foretok deretter to kursendringer som villedet ubåten. Høyesterett var av den oppfatning at domfelte forårsaket kollisjonen ved grovt uaktsom navigering, og han ble dømt etter strl. § 418, jfr. regel 2a, 5, 15 og 16 samt strl. § 424.

Brudd på vikeplikten under gode siktforhold ble også drøftet i *Rt. 2001 s. 353*, da to skip kolliderte fordi det ene ikke overholdt vikeplikten etter sjøveisregel 15. Det var *god sikt*, men det andre skipet ble likevel ikke observert før det var cirka 50 meter mellom skipene, til tross for at skipsfører hadde vakt og det i tillegg var en utkikk. Høyesterett var av den oppfatning at skipet hadde gjort seg skyldig i ”grove brudd på sjøveisreglene.”

Den avvergelsesplikt som kan oppstå for det fartøy som ikke har vikeplikt belyses i *ND 1967 s. 180*. Skipet som hadde vikeplikt etter sjøveisreglene, ga signal til det andre skipet om at det ville en bestemt led. Signalet var galt etter sjøveisreglene, men en erfaren skipsfører ville likevel ha forstått det. Om bord i det andre skipet ble signalet ikke oppfattet, og retten var av den oppfatning at selv om skipet ikke oppfattet signalene, burde det ha reagert på et tidligere tidspunkt. Retten uttalte at *selv om det ene skipet hadde vikeplikt etter sjøveisreglene, hadde det andre likevel ”plikt til i tide å ta forholdsregler når det oppstod fare for kollisjon.”* Skylden ble likt fordelt mellom de to skipene. Dommen viser at avvergelsesplikten oppstår uavhengig av hvem som skapte situasjonen.

Reglene om vikeplikt er sentrale sjøveisregler, og brudd på disse reglene blir bedømt strengt. Det gjelder derfor en streng aktsomhetsnorm. Den rettspraksis som er behandlet ovenfor viser at brudd på regel 15 lett kan anses som en grov overtredelse av aktsomhetsnormen som gjelder ved navigering.⁵⁰ Årsaken må antas å være at overtredelse av vikeplikts - reglene lett vil kunne føre til kollisjoner fordi fartøyene er nært hverandre.

⁵⁰ Rt. 1991 s. 543 og Rt. 2001 s. 353.

Brudd på vikeplikten er ofte et resultat av manglende eller for dårlig utkikk. For å overholde vikeplikten blir derfor det å holde god utkikk spesielt viktig. Det å holde god utkikk er derfor et viktig element i forhold til reglene om vikeplikt.

3.8 Betydningen det har for vurderingen av skipsførers eller den som har kommandoens aktsomhet at det er los om bord

I det følgende drøftes hvilken betydning det har for vurderingen av skipsførers eller den som har kommandoens aktsomhet at det er los om bord.

En Høyesterettsdom som drøfter hva som er henholdsvis losens og skipsførers ansvarsområde er inntatt i *Rt. 1968 s. 294*. Et skip med los om bord unnlot å sette ned farten, noe som førte til kollisjon med et annet skip. Høyesterett fant at unnlatelsen av å sette ned farten var en feil som medførte ansvar etter daværende sjøveisregel 16 a om ”moderat fart”. Høyesterett var enig i byrettens syn på ansvarsspørsmålet i forholdet mellom losen og vakthavende offiser, hvor det fremgikk at *når losen er overlatt skipet for å føre det trygt frem til bestemmelsesstedet, var det losen som har å gi alle direktiver til de som skal utføre dem, og det skal gjøres uten innblanding fra vakthavende offiser, men mindre denne ønsker å overta manøvreringen*. Det ble vist til § 20 i losloven av 1948 og Høyesterett var av den oppfatning at paragrafen bygger på den forutsetning at *når losen har overtatt, er det ham som i en situasjon har å vurdere og i tilfelle gi direktiver om de tiltak som trengs for å unngå sammenstøt og føre skipet sikkert fram, herunder nedsettelse av farten under forhold som omhandlet i reglenes 16 a*. Høyesterett fant og at dette syn stemte overens med praksis, som fremgår av brev av 4. januar 1968 fra Norsk Losforbund i en uttalelse av Rutelosgruppen, om at byrettens syn på losens plikter og ansvar er i overensstemmelse med det som praktiseres om bord i ruteskip med rederiansatt rutelos om bord. Losen ble dømt for overtredelse av strl. § 418, jfr. sjøveisreglenes 16a.

Det kan utledes av dommen at når losen har overtatt føringen av et skip, er han ansvarlig for å vurdere og gi direktiver for de tiltak som trengs for å unngå sammenstøt og føre skipet sikkert fram.

3.9 Bruk av radar og andre navigasjonshjelpemidler

I det følgende drøftes bruk av radar og andre navigasjonshjelpemidler og hvilken betydning dette har i forhold til vurderingen av aktsomhetsnormen.

Det følger av *sjøveisregel 7 a* at fartøy skal ta i bruk ”alle tilgjengelige midler som er brukbare under de rådende omstendigheter og forhold for å avgjøre om det er fare for sammenstøt.” Ved navigering skal man derfor ta i bruk de hjelpemidler man har.

I *regel 7 b* gis det regler om bruk av radar, og det fremgår at dersom radar er anbrakt og brukbart, skal utstyret brukes riktig. ”Hvis radarutstyr er anbrakt og brukbart skal det brukes riktig inkludert søking på lang avstand for å få tidlig varsel om fare for sammenstøt samt radarplotting eller tilsvarende systematisk observasjon av observerte gjenstander.” Av *regel 7 c* fremgår at det ikke skal trekkes slutninger på bakgrunn av sparsomme opplysninger.

Det er følger da av regel 7 at det ikke er påbudt at et fartøy skal være utstyrt med radar. Bruken av radar ble drøftet av Høyesterett i *Rt. 1976 s. 376*, hvor retten uttalte at det kan være i strid med godt sjømannsskap å unnlate å bruke radar dersom man har det for hånden.

Når det gjelder kunnskapen og bruken av radar, ble den navigatør som i radarens barndom ikke kjente dens muligheter og begrensninger ikke bedømt så strengt. Det ble bare fastslått at navigatøren heller ikke burde stole på den eller bruke den.⁵¹ I *ND 1949 s. 202* kom retten til at det var unnskyldelig at navigatøren ikke hadde lært om radar eller om plotting.

I dag kreves at navigatøren kjenner og bruker det navigasjonsutstyr som finnes på skipet riktig.

⁵¹ Frode Ringdal, Skyldvurderingen i skipskollisjonssaker, AfS, s. 394.

Det å unnlate å benytte de navigasjonshjelpemidler som var om bord ble ansett å være uaktsomt i *RG 2004 s. 304*. Gulating lagmannsrett kom til at det var *i strid med reglene om sikker navigering og godt sjømannskap å unnlate å benytte de navigasjonshjelpemidler som var om bord*. Fartøyet grunnstøtte, og retten uttalte at *dersom kapteinen hadde foretatt regelmessige avstandsmålinger til fastlandet og til peilingspunkter forut, ville han fått sikker kunnskap om fartøyets posisjon*. Det kunne derfor bebreides kapteinen at han ikke tok i bruk fartøyets navigasjonsinstrumenter.

Å gjøre feilaktige radarobservasjoner ble ansett å være uaktsomt i *ND 1983 s. 251*. To skip kolliderte i Nordsjøen i tykk tåke. Skylden ble fordelt med $\frac{3}{4}$ på Cantuaria og $\frac{1}{4}$ på Myrmo. Retten fant at Myrmo burde ha brukt radaren på 12 mils range, og bebreidet skipet for *feilaktige radarobservasjoner*. Retten kom imidlertid at Cantuaria likevel var mer å bebreide fordi skipet holdt større fart i tåken og fordi det var *usikkert om radaren ble benyttet*.

Flere dommer illustrerer betydningen av feiltolkninger som følge av at radar ikke er brukt riktig og at det dermed foreligger brudd på regel 7. I *ND 1999 s. 432* kolliderte to skip i tett tåke, men i åpent farvann med rolig sjø. Herredsretten kom til at det ene skipet, Tarehav, hadde feiltolket det andre skipet, Fjord Masters posisjon og kurs, i tillegg til at det var manøvrert i strid med sjøveisregel 7 og 8. Skylden ble derfor fordelt med 80 % på Tarehav og 20 % på Fjord Master. I vurderingen av om Tarehav hadde overtrådt regel 7, uttalte retten at fordi Tarehav var utstyrt med en relativ radar, ville det ikke være mulig å angi det annet fartøys kurs og fart presist uten å foreta radarplotting eller tilsvarende systematisk observasjon. Dette ble ikke gjort. Det førte til en feiltolkning av Fjord Masters kurs, noe som igjen førte til at Tarehav foretok en mindre korreksjon til styrbord. Etter en stund ble det oppfattet på Tarehav at Fjord Master la over til babord, og det var igjen fare for sammenstøt. Også denne feilobservasjonen skyldtes manglende radarplotting. Retten var av den oppfatning at Tarehavs opptreden representerte klare brudd på regel 7 a, b og c.

I *ND 2002 s. 210* kolliderte to skip som følge av at det ene foretok kursomlegging. I følge lagmannsretten hadde kapteinen på skipet som foretok kursomlegging ikke oversikt over hvor det andre skipet befant seg eller hvilken fart hun hadde. Retten mente at hans manglende oversikt i noen grad kunne skyldes at radaren var innstilt på en rekkevidde av 3 nautiske mil, og mente at de radarinnstillinger det andre skipet hadde, på 0,75 og 1,5 nautiske mil var mer tjenlig. Retten fant derfor at kapteinens oversikt og vurdering av situasjonen slik man er pålagt etter regel 5, 7 og 19 d, i seg selv var uaktsom.

Den rettspraksis som er drøftet ovenfor viser at bruk av radar har stor betydning i aktsomhetsvurderingen. Dersom man har radar om bord, må man benytte den, og det kreves at den benyttes på riktig måte. Bruk av radar og andre navigasjonshjelpemidler vil være spesielt viktig å anvende ved nedsatt sikt og i mørke. Feiltolkninger som skyldes feilinnstillinger på radaren vil ikke anses som unnskyldelig. Det samme må antas å gjelde for annet navigasjonsutstyr som AIS og elektroniske kart.

3.10 Oppsummering

Ved vurderingen av aktsomhetsnormen er det ikke alle forhold på navigatørens og mannskapets side som vil ha betydning. Det legges til grunn en objektiv aktsomhetsnorm ved vurderingen, og det vil ikke være rom for subjektive forutsetninger og mistolkninger i vurderingen, med mindre disse er helt unnskyldelige.

En aktsom skipsfører må tilpasse seg etter omstendighetene. Når det gjelder for eksempel hastighet og kursendringer, må en aktsom skipsfører innrette seg etter omstendighetene og ha oversikt over farvannet før han foretar kursendringer. En aktsom skipsfører må gi fyllestgjørende instruks til andre om navigeringen og det vil kunne være påkrevd å gjøre bruk av radar og andre navigasjonshjelpemidler.

4 Betydningen av særtrekk ved skipet

4.1 Problemstilling

Problemstillingen som behandles i dette kapittelet er om og eventuelt hvilken betydning forhold ved det enkelte fartøyet, som fartøystype og fare-/skadepotensiale og manøvreringsegenskaper har for vurderingen av aktsomhetsnormen.

4.2 Fartøystype og fare-/skadepotensiale

I det følgende undersøkes hvorledes fartøystype og fare-/skadepotensiale har betydning ved vurderingen av aktsomhetsnormen.

Ved føring av passasjerskip gjelder et ekstra skjerpet krav til skipsførers aktsomhet. Det ble uttalt i Høyesteretts dom inntatt i *Rt. 1973 s. 1305* at det å føre et passasjerfartøy måtte skjerpe kravet til årvåkenhet. Et passasjerfartøy grunnstøtte da losen forlot sin post to ganger under skipets fart nordover i det trange farvann i østre farled til Fredrikstad. Losen tok telefonsamtaler fra et telefonapparat bak et forheng i akterkant på babord side i styrhuset. Dette førte til at han tok feil av to fyrlykter, og fordi skipets fører for sent unnlot å gripe inn og overta navigeringen, grunnstøtte skipet. Høyesterett kom til at losens handlemåte var grovt uaktsom etter strl. § 422 første ledd. I sin vurdering av om losen hadde opptrådt uaktsomt la Høyesterett vekt på at tiltalte hadde med meget små tidsmarginer å gjøre fordi det bare tok sekunder å passere hvit sektor og skipet gikk med full fart. Høyesterett la videre vekt på at ”Situasjonen i seg selv tilsa derfor den ytterste oppmerksomhet fra losen. Også *hensynet til de 435 personer om bord måtte skjerpe kravet til hans årvåkenhet med hensyn til de merker som var av betydning for navigeringen.*” Høyesterett fant tiltaltes opptreden så ”markert uforsvarlig” at den kvalifiserte til grov uaktsom.

Et lignende tilfelle ble drøftet i *Rt. 1993 s. 605*. I tillegg til at det gjaldt passasjertrafikk hadde fartøyet her et stort farepotensiale. Katamaranen M/S Seacat kolliderte med 146 passasjerer og et mannskap på 6 mot fjell i mørket, og to passasjerer omkom. Høyesterett

uttalte at det må stilles *strengt krav til tiltaltes aktsomhet*, noe som følger av at det ”gjelder *passasjertrafikk* og av at det dreier seg om en *hurtiggående båt med stort farepotensiale*. At det var mørkt og ikke de aller beste værforhold tilsier også en skjerpet aktsomhet.”

Høyesterett fant likevel at tiltalte ikke kunne bebreides for sin handlemåte, og skipsføreren ble frifunnet for overtredelse av strl. § 151, jfr. § 148 og § 418.

Et fartøys farepotensiale ble også lagt vekt på som ekstra skjerpende for kravet til aktsomheten i *Rt 1988 s. 738*. I vurderingen av om tiltalte hadde opptrådt aktsomt la Høyesterett vekt på at båten tiltalte hadde ført var en 35 fots cabincruiser med 330 hk, en ”*relativt stor, tung og hurtiggående lystbåt* av typen Ali Craft med *kraftig motor* og tilsvarende *stort farepotensiale*.” Høyesterett uttalte også at hendelsen fant sted i en sterkt trafikkert ferdselsled en fredagsnatt i båtsesongen og at kollisjonen kunne ha fått meget alvorlige konsekvenser. Det kan utledes av dommen at det er vil være et strengt krav til aktsomheten hvor det dreier seg om et hurtiggående fartøy med kraftig motor, og at farepotensiale vil gjøre seg sterkt gjeldende i et beferdet område/farvann.

Det finnes også underrettspraksis som belyser spørsmålet om betydningen av fartøystype og farepotensiale. I *LG 2005 s. 25500* ble det foretatt en kontrollert påland-kjøring. Skipsfører ble dømt for uaktsom navigering etter strl. § 418, første ledd nr. 3. Det ble uttalt blant annet at det ved aktsomhetsvurderingen må tas hensyn til *farepotensialets art og grad*. Påland-kjøringen fant sted i vanskelig farvann og i mørke med en *hurtiggående passasjerbåt* i høy fart. Fartøyet hadde lite adekvate sikkerhetssystemer, og det ble uttalt at *farepotensialet var betydelig*. Retten uttalte at det derfor måtte legges til grunn en *streng aktsomhetsnorm*.

En annen underrettsdom, *RG 2004 s. 304*, gjaldt hurtigbåten Sleipner som grunnstøtte på grunn av kapteinens mangelfulle oppmerksomhet og årvåkenhet omkring fartøyets navigasjon og 16 personer omkom. Kapteinen ble dømt etter strl. § 151, jfr. 148, 2. straffalternativ. I sin aktsomhetsvurdering av kapteinens handlemåte, la lagmannsretten blant annet vekt på at det gjaldt en *hurtigbåt med passasjerbefordring*, og at det på et slikt

livsområde ”kreves en *særlig aktpågivenhet*, og at det må praktiseres en *streng aktsomhetsnorm*.”

Den rettspraksis som det er vist til ovenfor viser at det å føre passasjerskip skjerper kravene til aktsomhet. For en fører av passasjerskip gjelder derfor en streng aktsomhetsnorm, hvor krav til årvåkenhet, forsiktighet i navigasjonen og evne til å mestre vanskelige situasjoner vil gjøre seg ekstra sterkt gjeldende. Dersom et passasjerskip kolliderer med et annet skip eller grunnstøter, vil det kunne få fatale konsekvenser med tap av menneskeliv.

Passasjerskip vil også ofte være av en viss størrelse, slik at det vil gjøre seg gjeldende fare/skadepotensialet vil gjøre seg gjeldende i mye større grad enn ved føring av småbåter. Det tilsier at aktsomhetsnormen må fastsettes etter fare- og skadepotensiale ved passasjerfartøy. Aktsomheten vil derfor skjerpes når det navigeres med store fartøy. Det at et skip har stort farepotensiale vil også skjerpe kravene til aktsomheten. I *LG 2005 s. 25500* ble det uttalt blant annet at det ved aktsomhetsvurderingen må tas hensyn til farepotensialets art og grad. Aktsomhetskravet må derfor fastsettes etter faregraden ved manøvrering av et skip og etter skadeevnen under de forskjellige forhold. Spesielt vil hurtigbåter med høy fart ha et stort skadepotensiale. Det stilles derfor høye krav til skipsførers aktsomme handlemåte i disse tilfellene.

Når det navigeres med skip med last om bord som er miljøfarlig dersom dette skulle lekke ut i sjøen ved sammenstøt, må det antas at det må utvises stor forsiktighet. Det er nærliggende å anta at det vil gjelde en streng aktsomhetsnorm ved navigering av et slikt skip, spesielt av hensyn til det store skadepotensiale et slikt skip representerer. § 14 i den nye skipssikkerhetsloven fastsetter at det skal tas hensyn til blant annet miljø ved navigering. Dermed blir det lovfestet at det skal utvises aktsomhet ved navigering med miljøfarlig last om bord.

4.3 Manøvreringsegenskaper ved fartøyet

Problemstillingen som behandles i dette punktet er hvilken betydning fartøyets manøvreringsegenskaper har i forhold til vurderingen av aktsomhetsnormen.

Betydningen av manøvreringsegenskaper ble belyst i *Rt. 1993 s. 605*.⁵² En hurtiggående katamaran, som var 38,8 meter lang med to symmetriske skrog grunnstøtte. Den hadde således ikke ordinært skrog, men ble styrt av vannstrøm gjennom dyser som kunne svinges. I vurderingen av om tiltaltes handlemåte var aktsom, stilte Høyesterett blant annet spørsmål om tiltalte burde ha redusert farten. Høyesterett var enig i herredsrettens syn, som var at *med hensyn til skipets manøvrerbarhet, ville en hastighetsreduksjon også medføre en redusert manøvrerbarhet*, siden det var vannstrålen som styrte fartøyet. Høyesterett fant derfor at tiltalte ikke kunne bebreides for ikke å ha redusert farten. I dommen var katamaranens manøvreringsegenskaper styrende for hvilken hastighet det var forsvarlig å holde.

I en dansk dom inntatt i *ND 1931 s. 257* kom den danske Høyesterett frem til at *et skips dårlige styreegenskaper ikke fritar for ansvar når denne egenskap var kjent*, da det burde vært tatt hensyn til dette. Det vil derfor ikke virke unnskyldelig at skip har feil som fører til sammenstøt, når disse var kjent, og man kunne gjort foranstaltninger som kunne unngått skaden.

Det at skipsfører eller kaptein plikter å kjenne sitt skips manøvreringsegenskaper ble slått fast av Frostating lagmannsrett i *LF 2000 s. 328*. Et lasteskip i ballast drev fra ankerplassen og skadet to strømførende sjøkabler. Ved culpavurderingen mente Lagmannsretten at det forhold at skipet for anledningen var i ballast var av vesentlig betydning ved aktsomhetsvurderingen. I ballastet tilstand representerte skipets skuteside med overbygning et ”vindfang” beregnet til ca. 2200 m². Under de rådende værforhold, full storm med orkanbyger, ville derfor skipet være vanskelig å manøvrere slik at det stiltes store krav til forankring. Retten uttalte at *”Kapteinen har en ubetinget plikt til å kjenne sitt skips manøvreringsevne under skiftende forhold. Det er hans plikt å treffe nødvendige foranstaltninger, vise godt sjømannskap, også mens skipet ligger for anker.”* Retten kom til

⁵² Dommen er nevnt under punkt 4.2.

at kapteinen hadde opptrådt uaktsomt og ikke hadde utvist godt sjømannskap fra stormvarslene ble mottatt til han mistet delvis kontrollen over skipet.

Det ble også ansett som kritikkverdig av navigatøren å ha lite kjennskap til fartøyets manøvreringsegenskaper i *ND 1995 s. 282*. Feilmanøvrering hos et skip var årsak til at et annet måtte foreta unnamanøver, med den følge at skipet grunnstøtte. Skipet som feilmanøvrerte fikk skylden. I uaktsomhetsvurderingen fant Gulating Lagmannsrett at det var et moment at navigatøren på skipet bare hadde stått til rors noen få timer etter han kom om bord for første gang, og var lite kjent med skipets manøvreringsegenskaper.

I dette tilfellet var fartøyets manøvrerbarhet bedre dersom fartøyet holdt en viss fart. En reduksjon i hastighet ville ført til at skipet ble vanskeligere å manøvrere. At det ble holdt en forholdsvis høy fart, som kanskje under andre omstendigheter ville blitt ansett uaktsom, var i dette tilfellet likevel forsvarlig av hensyn til skipets manøvrerbarhet.

Det at et skip er lett manøvrerbart, kan tale for at nettopp dette skipet burde gjøre manøver for å unngå sammenstøt. Dette er belyst i *Rt. 1967 s. 481* og *ND 2002 s. 210*. I den første dommen kolliderte to skip da det ene skipet ikke overholdt vikeplikten. Høyesterett uttalte at det skipet som ikke hadde vikeplikt, hadde *gode bakke- og svingegenskaper, og dersom man om bord hadde hørt det annet skips signaler, kunne man reagert raskt og kanskje unngått kollisjon*. Det ble også vist til at man måtte være klar over at *det andre skipet var ”større og tungt lastet, og derfor mindre manøvrerdyktig og med mindre bevegelsesfrihet i det grunn og trange farvann.”*

At det skipet som var lettest manøvrerbart burde foretatt seg noe å unngå sammenstøt, kom også Lagmannsretten frem til i *ND 2002 s. 210*. Her var kapteinens kursomlegging årsak til sammenstøtet. Lagmannsretten fant at skipet som hadde skyld i sammenstøtet forut for sammenstøtet fortsatte uten endring av fart eller kurs og uttalte at dette skipet var *”uten last og lett manøvrerbar og kunne derfor minsket risikoen for og kanskje unngått sammenstøtet ved å endre fart og kurs.”*

Som en sammenfatning nevnes at et fartøys manøvreringsegenskaper vil ha betydning ved vurderingen av aktsomhetsnormen i flere sammenhenger. Et fartøys manøvrerbarhet vil på denne bakgrunn legge føringer for hvordan en skipsfører skal handle. En kaptein har plikt til å kjenne sitt skips manøvreringsevne. Dersom skipet vil være vanskelig å manøvrere under visse forhold, for eksempel storm, kreves at man har gjort de nødvendige foranstaltninger. Dersom et skip vil være lettere å manøvrere ved en viss hastighet, kan medføre at det er berettiget å holde en høyere hastighet enn ellers. En feilvurdering fra kapteinens side vil vanskelig være unnskyldelig. Dersom skipet har en svakhet og denne er kjent for navigatøren, kreves at denne tas i betraktning under navigasjonen. Dersom det ikke tas hensyn til en kjent svakhet og denne svakheten er årsak til et sammenstøt, vil forholdet mest sannsynlig bli karakterisert som uaktsomt. Fartøyets størrelse kan også ha betydning for dets manøvreringsegenskaper. I tilfeller hvor det er fare for sammenstøt, vil det kunne forventes av det skip som er lettest manøvrerbart at det forsøker å unngå sammenstøt ved å svinge eller bakke.

4.4 Oppsummering

Rettspraksis som er drøftet i dette kapittelet viser at særtrekk ved skipet vil ha betydning i forhold til hvordan en aktsom navigatør skal opptre. Fartøyets manøvreringsegenskaper har derfor stor betydning for hvordan aktsomhetsvurderingen skal foretas, og kan for eksempel legge føringer for hvor stor hastighet som er forsvarlig. Dersom et fartøy har stort farepotensiale, skjerpes aktsomhetskravet og det vil kunne kreves at hastigheten senkes. Det har betydning for aktsomhetsnormen hva slags fartøy det navigeres med. For passasjerskip vil det gjelde et ekstra skjerpet aktsomhetskrav.

5 Skyldgradens betydning

Som nevnt innledningsvis⁵³ kreves at det er skjedd en uaktsom overtredelse av en handlingsnorm både i forhold til erstatningsansvar etter *sjøl. § 161* og ileggelse av straff etter *strl. § 418*. Distinksjonen mellom forsett, grov uaktsomhet og alminnelig uaktsomhet har i utgangspunktet derfor ingen praktisk betydning.⁵⁴

Skyldgraden vil imidlertid kunne ha betydning når ansvar skal fordeles mellom flere skadevoldere.⁵⁵ En dom som kan belyse dette er *Rt. 2001 s. 353*, hvor to skip kolliderte som følge av at det ene ikke overholdt vikeplikten. Høyesteretts fastslo at det var det ene skipets manglende utkikk og overtredelse av vikeplikten som var årsak til kollisjonen. Etter Høyesteretts syn representerte disse overtredelsene grove brudd på sjøveisreglene. Høyesterett var av den oppfatning at til tross for at det andre skipet ikke tok forholdsregler for å avverge sammenstøtet som sjøveisreglene krever, var det likevel ingenting å bebreide det. Dommen kan tyde på at ved grove overtredelser av sjøveisreglene vil det ene skipet ofte bli pålagt hele skylden.

Strl. § 422 rammer den som gjør seg skyldig i grov uaktsomhet i tjenesten. En slik overtredelse kan straffes med bøter eller fengsel i 3 måneder. I *skipssikkerhetsloven § 69* heter det at ved vurderingen av om en overtredelse av en bestemmelse er vesentlig, blant annet skal legges vekt på graden av utvist skyld. Skyldgraden vil derfor også ha betydning etter disse bestemmelsene.

Den alminnelig uaktsomhet innebærer at det må det må foreligge et brudd på en objektiv norm for forsvarlig opptreden, hvor det ofte tas utgangspunkt i hvordan den alminnelig fornuftige og samvittighetsfulle bonus pater familias ville ha opptrådt.⁵⁶ Når det gjelder den grove uaktsomhet, må denne handlingen være av en mer graverende art. I *Rt. 1970 s.*

⁵³ Se punkt 1.1.

⁵⁴ Frode Ringdal, Skyldvurderingen i skipskollisjonssaker, AfS, s. 395.

⁵⁵ Frode Ringdal, Skyldvurderingen i skipskollisjonssaker, AfS, s. 395.

⁵⁶ Svein Slettan og Toril Marie Øie, Forbrytelse og straff, bind 1, Innføring i strafferett, 2001, s.114.

1235 ble det uttalt at for å konstatere grov uaktsomhet må det ”foreligge en kvalifisert klanderverdig opptreden som foranlediger sterke bebreidelser for mangel på aktsomhet.”

Rt. 1973 s. 1305 illustrerer et tilfelle hvor Høyesterett konstaterte grov uaktsomhet. Et passasjerfartøy grunnstøtte, og Høyesterett var av den oppfatning at losen hadde utvist grov uaktsomhet i navigeringen da han hadde feilberegnet en tidsmargin som førte til grunnstøtingen. Høyesterett viste til tidligere Høyesterettspraksis, *Rt. 1964 s. 329* og *Rt. 1970 s. 1235*, og karakteriserte losens manglende oppmerksomhet ”så markert uforsvarlig” at han ble dømt etter strl. § 422. Det som skiller disse formene for uaktsomhet fra hverandre er derfor graden av klanderverdighet.⁵⁷

6 Endringer i sjølovgivningen - Ny skipssikkerhetslov

I dette kapittelet gis en oversikt over endringer i den nye skipssikkerhetsloven som vil kunne ha betydning for aktsomhetsnormen ved sammenstøt. Sjødyktighetsloven av 1903 vil erstattes av den nye lov om skipsikkerhet som er vedtatt, men ennå ikke trådt i kraft.⁵⁸

Behovet for ny lovgivning på sjørettens område er begrunnet i at sjødyktighetsloven av 1903 ikke lenger er egnet til å møte de utfordringer skipsfarten står overfor i fremtiden.⁵⁹ Dette ble begrunnet i lovens alder, språk, struktur, detaljeringsgrad, balanse, ansvarsfordeling fleksibilitet, reaksjonsmuligheter.

Den nye skipssikkerhetsloven innholder i § 1 en bestemmelse om *lovens formål*, noe sjødyktighetsloven ikke har. Det følger av § 1 at ”Lovens formål skal trygge liv og helse, miljø og materielle verdier ved å legge til rette for god skipssikkerhet og sikkerhetsstyring,

⁵⁷ Svein Slettan og Toril Øie, *Forbrytelse og straff*, Bind 1, Innføring i strafferett, s. 113.

⁵⁸ Skipssikkerhetsloven trer i kraft 1. juli 2007.

⁵⁹ Ot.prp.nr. 87 (2005-2006), s. 11.

herunder hindre forurensning fra skip, sikre et godt arbeidsmiljø og trygge arbeidsforhold om bord på skip, samt et godt og tidsmessig tilsyn.”

I *skipssikkerhetsloven § 14* er det inntatt en bestemmelse om sikker navigering, hvor det oppstilles en generell aktsomhetsnorm. Bestemmelsens første ledd tilsvarer sjølovens 132 og § 506, og fastsetter at ”Et skip skal navigeres slik at det ikke oppstår fare for liv og helse, miljø eller materielle verdier.” Det fremgår av forarbeidene til skipssikkerhetsloven at selv om sjøveisreglene i mange tilfeller har stor betydning for om navigeringen skal anses som sikker, har normen i første ledd selvstendig betydning.⁶⁰ I bestemmelsens annet ledd gis departementet hjemmel til å gi forskrifter om sikker navigering, herunder blant annet sjøveisregler og bruk av navigasjonshjelpemidler.

Skipssikkerhetslovens § 60 gjelder skipsførerens straffansvar for brudd på sine plikter når det gjelder den tekniske og operative sikkerheten om bord. Strl. § 418 første ledd nr. 1 og 3 oppheves, og dette medfører endringer i forhold til overtredelse som fører straff. Skipssikkerhetslovens § 60 lyder: ”Med bøter eller fengsel inntil 2 år straffes en skipsfører som forsettlig eller uaktsomt vesentlig overtrer sine plikter etter bestemmelser gitt i eller i medhold av lov av § 19 første ledd bokstav b til å sørge for at navigeringen av skipet skjer på sikker måte”. For å kunne straffes etter § 60 kreves at overtredelsen er *vesentlig*. Ved vurderingen av skipsførers aktsomhet og om navigeringen er sikker vil det ha betydning om skipsføreren har vært uoppmerksom, bevisst uforsiktig eller likegyldig, om de navigasjonshjelpemidlene som er til rådighet har vært benyttet eller om farten var tilpasset forholdene.⁶¹

⁶⁰ Ot. Prp. Nr. 87 s. 113.

⁶¹ I Ot. Prp. Nr. 87 s. 135 fremgår at ved vurderingen av aktsomheten og om navigeringen er sikker vil momenter som farvann, værforhold, trafikksituasjon, erfaring og fartstid hos skipsfører, bruk av navigasjonshjelpemidler blant annet inngå i vurderingen. Momentene som vurderes etter skipssikkerhetslovens § 60 samsvarer derfor i høy grad med de momenter som inngår i vurderingen av aktsomhetsnormen etter rettspraksis og nåværende lovgivning.

Skipssikkerhetslovens § 69 bestemmer at det ved vurderingen av om en overtredelse av bestemmelsene i straffekapitlet er vesentlig, foretas en helhetsvurdering, og det skal legges særlig vekt på overtredelsens omfang og virkninger og graden av utvist skyld.⁶² Et viktig moment i denne vesentlighetsvurderingen er hvor omfattende overtredelsen er. For eksempel vil alvorlige mangler ved fartøyet, grov overlastning og grove brudd på sikkerhetsbestemmelser lett anses som vesentlige.⁶³ Overtredelser som isolert sett ikke oppfyller vesentlighetskravet kan likevel bli vesentlige dersom disse legges sammen.⁶⁴ Virkningen av overtredelsen har også betydning i forhold til om overtredelsen er vesentlig. Dersom en overtredelse har medført person- eller miljøskade, eller tap av liv, vil det normalt anses vesentlig.⁶⁵ Graden av utvist skyld vil ha betydning i vesentlighetsvurderingen.⁶⁶ En forsettlig overtredelse vil lett kunne bli ansett som vesentlig.

7 Avsluttende kommentarer

Ved vurderingen av aktsomhetsnormen for skipsfører eller andre om bord på skip må det foretas en helhetsvurdering hvor en rekke momenter inngår. Utgangspunktet for vurderingen er at det legges til grunn en objektiv norm hvor en persons handlemåte bedømmes opp mot normen. Rett praksis har vist at det er lite rom for subjektive unnskyldningsgrunner, kun hvor disse er helt unnskyldelige vil de virke ansvarsbefriende ved aktsomhetsvurderingen.

Avhandlingen viser at en rekke omstendigheter knyttet til farvann, værforhold og trafikksituasjon, forhold på navigatørens og mannskapets side og særtrekk ved skipet, vil

⁶² Ot. Prp. Nr. 87 s. 139.

⁶³ Ot. Prp. Nr. 87 s. 139.

⁶⁴ Ot. Prp. Nr. 87 s. 139.

⁶⁵ Ot. Prp. Nr. 87 s. 139.

⁶⁶ Ot. Prp. Nr. 87 s. 139.

inngå i aktsomhetsvurderingen. Det ene momentet vil ofte avhenge av et annet. Bestemte værforhold, som for eksempel nedsatt sikt, vil kunne kreve at navigatøren for å opptre forsvarlig, senker skipets hastighet. Fra navigatørens ståsted vil hans aktsomme handlinger styres ut i fra hvordan for eksempel værforholdene i det aktuelle området er. I denne sammenheng vil særtrekk ved skipet også ha betydning for hvordan en aktsom skipsfører skal opptre, som for eksempel å være ekstra årvåken og skjerpet ved føring av passasjerskip.

Vurderingen som foretas er derfor sammensatt, hvor handlemåten må tilpasses den konkrete situasjon. En handling eller unnlatelse vil kunne bedømmes som uaktsomt i et tilfelle, mens det er aktsomt i et annet tilfelle. Dette viser at aktsomhetsvurderingen er relativ, hvert enkelt tilfelle vurderes konkret. Normen vil kunne kreve ulik handling i ulike tilfeller. En rekke forhold spiller inn, og domstolene må foreta konkrete, skjønnsmessige vurderinger.

8 Kilder

Litteratur

- Thor Falkanger og Hans Jacob Bull, Innføring i sjørett, 5. utgave, Oslo 1999.
- Thor Falkanger og Hans Jacob Bull, Innføring i sjørett, 6. utgave, Oslo 2004.
- Marsden, Collisions at Sea, Thirteenth edition, London, Sweet & Maxwell, 2003.
- Peter Lødrup, Lærebok i erstatningsrett, 3. utgave, Oslo 1995.
- Svein Slettan og Toril Marie Øie, Forbrytelse og straff, Bind 1, Innføring i strafferett, Oslo 2001.
- Frode Ringdal, Skyldvurderingen i skipskollisjonssaker, Arkiv for Sjørett 12, s. 377.
- Tor Stuland, Sjøveisreglene med kommentar, 3. utgave, Oslo 1984.

Lover og forskrifter

- Almindelig borgerlig Straffelov av 22. mai, nr. 10, 1902.
- Lov om Statskontroll med Skibes Sjødygtighed m.v. av 9. juni, nr. 7, 1903.
- Lov om Sjøfarten av 24. juni, nr. 39, 1994.
- Forskrift av 1. desember 1975 nr. 5 om forebygging av sammenstøt på sjøen (Sjøveisregler).
- Forskrift av 19. oktober 2001 nr. 1309 om helseundersøkelse av arbeidstakere på skip.
- Forskrift av 9. mai 2003 nr. 687 om kvalifikasjonskrav og sertifikatrettigheter for personell på norske skip, fiske- og fangstfartøy og flyttbare innretninger.
- Forskrift av 27. april 1999 nr. 537 om vakthold på passasjer- og lasteskip.

Rettspraksis

- Rt. 1952 s. 324
- Rt 1954 s. 154.
- Rt. 1967 s. 481
- Rt. 1968 s. 294
- Rt. 1968 s. 821

Rt. 1970 s. 1235

Rt. 1973 s. 1305

Rt. 1976 s. 376

Rt 1980 s. 168.

Rt 1982 s. 844

Rt 1983 s. 1222

Rt 1988 s. 4

Rt 1988 s. 738

Rt 1989 s. 787

Rt 2001 s. 353

Rt. 1991 s. 543

Rt. 1993 s. 605

Rt. 2001 s. 353

Rt. 2001 s. 1172

ND 1931 s. 257

ND 1942 s. 433 Dansk høyesterett.

ND 1949 s. 202

ND 1950 s. 324

ND 1955 s. 148

ND 1965 s. 244

ND 1967 s. 180

ND 1983 s. 251

ND 1986 s. 79

ND 1995 s. 282

ND 1999 s. 293

ND 1999 s. 432

ND 2001 s. 254

ND 2002 s. 210

RG. 2004 s. 304

LF 2000 s. 328

LG 1999 s. 2065

LG 2005 s. 25500

LG 2005 s. 40343

Forarbeider

Odelstingsproposisjon nr. 87 (2005-2006)